SARSCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Décembre 2008 Vol. 17, No. 3

CHANGEZ AU 406

Silvie Montier : un exemple de dévouement et de compassion

SAREX National 2008

Une transition continue vers les balises 406 MHz

Date limite pour obtenir votre carte de conducteur d'embarcation de plaisance : septembre 2009

SARSCÈNE 2008

Renforcer les partenariats dans la communauté de la R-S

Gouvernement du Canada
Secrétariat national Recherche et sauvetage

Government of Canada
National Search and Rescue Secretariat

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de R-S

Sauvetage sur une falaise ..... Page intérieure
Sauvetage de six personnes par le 413e Escadron près de Moncton, au N.-B. ..... Page intérieure
Des techniciens militaires de la recherche et du sauvetage font une agréable surprise à des enfants de la région en sautant en parachute d'un hélicoptère lors d'un spectacle afin d'égayer la Collecte annuelle de boîtes de cadeaux pour les enfants 1
Trois hommes sauvés par recherche et sauvetage de Greenwood 1
Étude sur la performance des ELT : 2003-2008 2

Les Gens & Prix

Adieu, Peter 3
Prix de la meilleure présentation 3
Sylvie Montier : un exemple de dévouement et de compassion 3

Articles

SARSCÈNE 2008 : Renforcer les partenariats dans la communauté de la R-S 5
SAREX National 2008 9
La Police provinciale de l'Ontario et la Georgian Bay Volunteer Search and Rescue se joignent à la distribution de *Survive This!* 12
Gestion du stress à la suite d'un incident critique 14

Changez au 406

Lettres : Une vieille technologie dans un nouvel emballage
La transition au 406 : Assurons-nous de recevoir les bons signaux 16
Transition continue vers les balises 406 MHz 18
Maximiser votre filin de sécurité qui vous relie à la survie 19

Prévention

Faire la nouvelle 23
Date limite pour obtenir votre carte de conducteur d'embarcation de plaisance : septembre 2009 25

Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

7e exercice estival annuel de R-S 26

Santé et sécurité au travail

À ciel ouvert 27

SARSCÈNE en ligne

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction : Centre de traduction Caron Ltée.

Les faits et opinions publiés dans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo gracieuseté de Doug Allen

Rédactrice : Kim Fauteux
Courriel : sarscenemag@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1-800-727-9414
Télécopieur : 613-996-3746
Site Web : www.snrs.gc.ca

ISSN 1183-5036

Nous vous invitons à envoyer toute proposition d'article à la rédactrice. Inscrivez-vous au système d'alerte par courriel de SARSCÈNE en ligne au **www.snrs.gc.ca**

Direction artistique SMA(AP) DPSAP CS08-0483

Sauvetage sur une falaise

19e ESCADRE COMOX – L'équipage d'un hélicoptère CH-149 *Cormorant* du 442e Escadron de transport et sauvetage a porté secours à deux alpinistes de Victoria le 27 octobre dernier sur le mont Arrowsmith. Les grimpeurs avaient appelé à l'aide au téléphone cellulaire et le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Victoria avait envoyé le *Cormorant* à leur rescousse.

« Il semble que les alpinistes se soient perdus durant la descente, a expliqué le Sgt Wade Simpson, chef de l'équipe de recherche et sauvetage chargée de cette mission. Ils étaient bien préparés pour leur excursion, mais à un certain moment, ils ont préféré ne pas continuer dans l'obscurité. Ils se sont amarrés à la paroi rocheuse et ont appelé les secours. »

À l'arrivée du *Cormorant*, une équipe de recherche et sauvetage au sol de Port Alberni avait déjà entrepris le sauvetage à partir du pied du mont. Toutefois, les grimpeurs se trouvaient 1 750 m plus haut, sur la paroi d'une falaise, ce qui rendait particulièrement complexe un sauvetage à partir du sol à la noirceur. L'équipage de l'hélicoptère a facilement localisé les alpinistes, mais c'est grâce à un entraînement régulier sur des falaises telles que le parcours Devil's Ladder, au lac Comox, qu'il a su réaliser sans heurt une manœuvre aussi difficile.

« Notre entraînement à Devil's Ladder nous a vraiment beaucoup aidés à effectuer ce sauvetage, a indiqué le Sgt Simpson. Les grimpeurs se trouvaient sur une petite saillie sur la paroi d'une falaise à pic, mais nous nous sommes souvent exercés à employer les techniques de sauvetage appropriées dans une telle situation. Nous étions donc en terrain connu. Nous sommes très heureux d'avoir pu réaliser cette mission afin que l'équipe de recherche et sauvetage au sol n'ait pas à escalader la paroi à la noirceur. Il est beaucoup plus difficile de faire un tel sauvetage de nuit : on ne peut se fier qu'à sa lampe frontale pour trouver des prises et choisir son parcours. »

Une fois les grimpeurs hissés à bord, l'hélicoptère s'est dirigé vers une aire d'atterrissage située près de Port Alberni. Les rescapés ont été confiés aux soins de l'équipe de recherche et sauvetage au sol de la ville.

Équipage du *Cormorant* : Capt Mulholland, commandant d'aéronef; Maj von Kruse, copilote; Cpl Legendre, officier mécanicien de bord; Sgt Simpson et Sgt Seguin, techniciens en recherche et sauvetage. ■

Sauvetage de six personnes par le 413e Escadron près de Moncton, au N.-B.

14 ESCADRE GREENWOOD – Tôt le matin du dimanche 2 novembre 2008, des secours ont été portés à six personnes – deux enfants et quatre adultes – à trois milles marins au nord de Moncton, au Nouveau-Brunswick, par le 413e Escadron de transport et de sauvetage (413 ETS). Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) de Halifax a reçu un appel de la GRC de Shediac à environ 21 h 50 samedi soir. De l'aide était réclamée afin de localiser six personnes dont le camion était en panne sur un sentier hors route. Le CCCOS a appelé à son tour le 413 ETS afin qu'un hélicoptère CH-149 *Cormorant* soit envoyé à leur recherche.

Le *Cormorant* a localisé les personnes en détresse vers 1 h dans la nuit du dimanche et a entrepris de les hisser à bord de l'hélicoptère. Les techniciens en recherche et sauvetage leur ont alors prodigué les premiers soins contre l'hyperthermie. « Se retrouver dans une situation fâcheuse peut arriver à n'importe qui. Heureusement, nous sommes parvenus à les localiser et à leur porter secours avant que la situation ne se détériore pour eux », a déclaré le Capitaine Jean Leroux, pilote du *Cormorant* au sujet de cette mission. Le 413 ETS a assuré le transport des rescapés jusqu'à l'aéroport de Moncton où des ambulances les attendaient afin de les amener à l'hôpital de la région. ■

Des techniciens militaires de la recherche et du sauvetage font une agréable surprise à des enfants de la région en sautant en parachute d'un hélicoptère lors d'un spectacle afin d'égayer la Collecte annuelle de boîtes de cadeaux pour les enfants

Par Joel Wiebe
Peterborough This Week (mykawartha.com)

Plus de 230 boîtes de cadeaux de Noël destinées à des enfants de pays du tiers monde ont été recueillies le 19 novembre 2008 dans le cadre d'une campagne de sensibilisation à l'occasion d'*Operation Christmas Child*.

Des techniciens de la recherche et du sauvetage ont sauté d'un hélicoptère militaire jaune au-dessus du quartier général de l'EMS sur Armour Road, descendant lentement dans le ciel suspendus à leur parachute au-dessus d'une foule de quelques centaines d'enfants qui les acclamaient.

Operation Christmas Child est une campagne internationale gérée par *Samaritan's Purse* qui vise à donner à des enfants de pays du tiers monde des cadeaux de Noël. Les cadeaux, présentés dans un contenant de la taille d'une boîte à chaussures, sont remplis d'animaux en peluche, de stylos, de crayons, de brosses à dents, de papier, de savons et de plusieurs autres articles de consommation.

L'an dernier, les bons samaritains de Peterborough et du secteur environnant ont recueilli environ 6 000 boîtes, contribuant aux 600 000 boîtes recueillies à l'échelle du Canada et aux 7.6 millions de boîtes recueillies partout dans le monde. « C'est tellement facile à faire », a déclaré Samantha Cameron, une coorganisatrice de l'activité. Tout ce que les gens ont à faire, a-t-elle dit, est de se rendre dans un magasin à un dollar et d'acheter pour 10 dollars d'articles afin de remplir la boîte.

Quant au mini-spectacle aérien, Mme Cameron a affirmé qu'il n'avait pas été trop difficile d'obtenir la participation des militaires. Elle a rempli quelques formulaires en ligne et ils ont accepté son offre. C'est l'équipe de recherche et de sauvetage qui a insisté afin d'ajouter des sauts en parachute au spectacle. « Nous avons eu tout un branle-bas, ici, à Norwood », a déclaré Ilona Bennett, l'organisatrice d'*Operation Christmas Child* à Norwood. L'hélicoptère a d'abord survolé Norwood pour lancer le spectacle, a ramassé quelques boîtes, puis s'est dirigé vers Peterborough. « Nous n'avions jamais vu quelque chose de semblable », a-t-elle ajouté. « Tout est centré sur les boîtes à chaussures ». L'an dernier, elle a recueilli environ 700 boîtes et espère en recueillir 1 000 cette année.

L'idée d'utiliser des hélicoptères est survenue de la méthode dont les boîtes sont livrées aux enfants. Même si les cadeaux quittent le Canada dans un avion, la livraison se fait souvent par hélicoptère ou par chameau parce qu'il n'y a pas de routes là où les enfants vivent.

Randy Mellow, gestionnaire des opérations du quartier général de l'EMS, a déclaré que son équipe participe à *Operation Christmas Child* depuis quatre ans et que leur implication cette année est la plus importante à date, un sommet qu'il sera difficile d'égaler à l'avenir. Il a ajouté que les gens au Canada sont très privilégiés de pouvoir donner ces boîtes à des personnes qui manquent du nécessaire. « En bout de compte, les boîtes font une différence », a-t-il ajouté.

L'une des choses qu'il a apprécié, c'est d'avoir appris à connaître les équipes de recherche et de sauvetage qu'il rencontre habituellement de façon assez brève dans des situations où des personnes sont disparues. « Nous n'avons jamais la chance d'accomplir quelque chose du genre avec elles», a-t-il déclaré.

Il n'a fallu qu'une dizaine de minutes à l'hélicoptère CH-146 pour voler de Norwood à Peterborough puis environ 15 à 20 minutes pour venir de la base des Forces canadiennes de Trenton. « Lorsque les portes s'ouvrent, il fait un peu froid» a déclaré le major Jen Kennedy, pilote, se référant aux techniciens de la recherche et du sauvetage qui sautent de l'hélicoptère. Toutes les boîtes sont envoyées à un centre de collecte à Kitchener avant d'être distribuées à travers le monde. ■

Trois hommes sauvés par recherche et sauvetage de Greenwood

Par affaires publiques, 14ème Escadre

Un hélicoptère Cormorant CH-149 du 413e Escadron de transport et de sauvetage de la 14e Escadre Greenwood en Nouvelle-Écosse a porté secours le 19 novembre 2008 à trois hommes qui prenaient place à bord d'une barge à 25 milles marins à l'ouest de Yarmouth (N.-É.). L'hélicoptère retournait vers Greenwood

Le Caporal-chef Julien Gauthier, technicien en recherche et sauvetage de l'escadron 413 de la 14ème Escadre.

***Photo courtoisie de** Cpl Kevin Sauvé*

après avoir participé à un exercice à Summerside (Î.-P.-É.) quand il a reçu l'appel du Centre de coordination des opérations de sauvetage d'Halifax vers 14 h 15 lui demandant de prêter assistance à l'embarcation en difficulté.

Les vents violents, la mer agitée de même que des conditions de givrage (voir photographie ci-jointe) ont constitué les facteurs critiques de cette opération de sauvetage. Un avion Hercules CC-130 du 413e Escadron a assuré une aide sur place pour le Cormorant pendant l'opération qui dura environ une heure. Les trois hommes du « Shovel Master » furent chacun hissés à partir de la mer par des techniciens en recherche et sauvetage, les obstacles à bord du vaisseau rendant un sauvetage à partir de l'embarcation trop dangereuse.

Aucun des trois hommes n'a été blessé. Ils ont été transportés à l'aéroport de Yarmouth où une ambulance les attendait afin de s'assurer de l'état de santé de chacun. À peine dix minutes après le sauvetage, la barge a chaviré. Le remorqueur a pu libérer sa prise sans problème. ■

La péniche telle que photographiée d'un avion CC-130 Hercules, et l'hélicoptère CH-149 Cormorant qui arrive sur les lieux.

***Photo courtoisie de** Sgt Stéphane Roy*

ÉTUDE SUR LA PERFORMANCE DES ELT : 2003-2008

Par le personnel du SNRS

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage a entrepris une étude pour la période de janvier 2003 à décembre 2007, dans le but de bien comprendre la performance actuelle des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) au Canada. Recherche et développement pour la défense Canada et CAE Professional Services ont également commandé une étude de recherches au cours de l'été 2008 sur les résultats des fausses alertes des ELT pour la période de janvier 2006 à octobre 2008. Cette étude devrait être complétée au début de 2009.

Bien que la recherche ne soit pas encore terminée, les résultats préliminaires donnent un bon aperçu de la situation. Il a été démontré que le taux de réussite fondé sur les ELT émettant sur 121.5 MHz (y compris les installations d'ELT conformes tant à la norme TSO C91 qu'à la norme C91a) était de 74 pour cent, avec une précision de 6.07 pour cent, et que le taux de confiance était de 95 pour cent. Le taux de fausses alertes des ELT s'est avéré de 88 à 94 pour cent, tel que prévu, et il a été possible de régler de façon exemplaire un très grand nombre d'incidents liés aux balises émettant sur 406 MHz sans avoir à engager des ressources aéronautiques précieuses.

On continue de collecter des données sur la performance des ELT émettant sur 406 MHz qui sont de plus en plus nombreux au Canada. Les perspectives d'avenir sont très prometteuses puisque l'étude récente sur l'efficacité des ELT émettant sur 121.5 MHz démontre que leur performance est similaire aux résultats de l'étude de la NASA de 1990, qui prévoyait que la seconde génération d'ELT émettant sur 121.5 MHz connaîtrait un taux de réussite de l'ordre de 73 pour cent et que les nouvelles ELT émettant sur 406 MHz connaîtraient un taux de réussite de l'ordre de 83 pour cent. On prévoit mieux connaître la performance des ELT dans un proche avenir puisque le Bureau de la sécurité des transports a entrepris une étude en profondeur sur le sujet. ■

Adieu, Peter

C'est avec beaucoup de tristesse que le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) dit adieu au LCol (ret.) Peter Howe, qui est décédé le 7 novembre 2008, après une lutte courageuse contre le cancer.

LCol (ret.) Peter Howe, 1950-2008

Né en Angleterre, Peter Howe et sa famille ont immigré au Canada lorsqu'il était jeune homme. Ayant obtenu un diplôme de génie mécanique du Collège militaire royal de Kingston (Ontario), Peter s'est embarqué dans une carrière distinguée de 33 ans dans les Forces canadiennes. Qualifié comme navigateur aérien, Peter a occupé de nombreux postes opérationnels et de leadership dans le transport aérien et la recherche et sauvetage, notamment celui d'officier responsable du Centre canadien de contrôle des missions à Trenton (Ontario), des postes de cadre au Quartier général de la Défense nationale et de commandant de missions aériennes humanitaires à l'étranger.

Après avoir quitté l'armée, Peter a d'abord travaillé à Transports Canada et s'est ensuite joint au SNRS en 2002 à titre de directeur de la coordination fédérale. Durant son séjour au SNRS, Peter a supervisé le Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage et a travaillé intensivement avec le programme international COSPAS-SARSAT, devenant un collègue apprécié et respecté par de nombreuses personnes chez nous et à l'étranger. Aux conférences annuelles SAR*SCÈNE*, le rire facile et le comportement bienveillant de Peter comme maître de cérémonie ont mis une touche finale à plusieurs cérémonies inaugurales et banquets de remise de prix.

Peter nous manquera profondément, mais sa contribution à la recherche et sauvetage prévaudra. Le SNRS offre ses sincères condoléances à l'épouse de Peter, Jane Bruce, ses enfants Kate, Erica et Kevin, et à tous ceux qui ont eu la chance de se compter parmi ses amis, sa famille et ses collègues.

Prix de la meilleure présentation

Richard Paiement, chef de projet des systèmes et des technologies de pointe de la Division de la recherche sur les systèmes de satellite au Centre de recherches sur les communications Canada, a reçu le prix de la meilleure présentation de l'*Institute of Navigation* pour son article intitulé « Dilution of Precision Factor in Medium Earth Orbit Search and Rescue Systems ». M. Paiement, qui a également été conférencier à SAR*SCÈNE* 2008, présentait les résultats d'un projet fondé en partie par le Fonds des nouvelles initiatives de recherche et sauvetage. ■

Silvie Montier : un exemple de dévouement et de compassion

Par Kim Fauteux

Récipiendaire du *Prix 2008 pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage* du Secrétariat national de recherche et sauvetage (SNRS), Silvie Montier a été reconnue pour le temps et l'énergie qu'elle consacre au travail avec les chiens de recherche et sauvetage (R-S).

Silvie, dont le père était médecin militaire dans l'armée française, a toujours eu un chien à la maison. Elle a commencé à travailler avec les chiens de R-S par habitude, et en 2000, la *Canadian Search and Disaster Dogs Association* (CASDDA) a vu le jour. « On répond à qui veut nous appeler, que ce soit des familles, des communautés, la police ou les pompiers. Nous faisons des recherches en campagne, en montagne et dans les bois, puisqu'au Canada, il est facile de se perdre », a précisé Silvie.

Silvie et sont chien effectuent une recherche de secteur.

***Photo courtoisie de** Silvie Montier*

Travail avec la CASDDA

En plus de recherches au Canada, Silvie a pris part à plusieurs missions de recherche dans différents pays touchés par des désastres, tels que l'Algérie, le Mexique et le Pérou. « Toutes les missions nous touchent. Il y a toujours des choses épouvantables mais on se fait des amis partout. On rencontre des gens sensationnels partout », a raconté celle qui insiste à travailler avec les gens locaux lors de telles missions.

La CASDDA est le seul organisme en Amérique du Nord membre de l'*International Rescue Dog Organisation* (IRO). Ce dernier est un organisme-cadre pour toutes les associations nationales de chiens de secours. Celles-ci ont pour but de sauver des gens, de les protéger contre d'éventuelles blessures et de préserver le bien-être des humains par l'entremise de l'utilisation de chiens spécialement dressés. L'IRO encourage l'échange de connaissances et d'apprentissage, ainsi qu'un standard unique par l'entremise de plusieurs séances de formation annuelles partout dans le monde.

Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage

Lorsque Silvie a reçu la lettre lui annonçant qu'elle avait été sélectionnée pour recevoir le *Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage*, elle ne croyait pas que la lettre provenait vraiment du SNRS. « J'ai pensé que c'était une blague. Je me suis dis que ce n'était pas possible puisqu'on maintient un profile assez bas. Lorsque j'ai réalisé que c'était vrai, j'en étais très heureuse. Ça fait plaisir de voir que les gens apprécient ce que l'on fait, et ça a aussi fait plaisir à mon père », a avoué la coordonnatrice en formation.

Silvie a aussi ajouté qu'elle était très heureuse qu'un tel prix existe au Canada, puisque ce n'est pas seulement un grand honneur pour les récipiendaires, mais également un bel hommage pour les chiens et tous les Canadiens impliqués en R-S. La lauréate a bien aimé son expérience à la conférence *SARSCÈNE 2008*, où elle a reçu son prix. Elle a trouvé que le thème de la conférence, *Renforcer les partenariats*, était formidable et a mentionné qu'elle aimerait qu'une telle conférence soit mise sur pied pour les équipes canines au Canada afin de s'entraider et de mieux se connaître.

Dante

Le fidèle partenaire de travail de Silvie est son chien, Dante, un malinois âgé de trois ans. « Dante est plus motivé que le chien avec lequel je travaillais avant. On communique très bien ensemble. Je m'entends bien avec tous les chiens, mais ma relation avec Dante est plus intense. On peut se comprendre sans ne rien dire », a expliqué Silvie. Cette dernière décrit Dante comme un chien qui n'est pas toujours facile, puisqu'il a beaucoup d'énergie et peut être impatient, mais elle ajoute que cela fait aussi de lui un excellent chien de R-S car il sait ce qu'il veut et fera tout ce qui est possible pour l'obtenir.

Lorsqu'on lui demande quels conseils elle pourrait donner aux gens qui voudraient travailler avec des chiens de R-S, Silvie explique que ce ne sont pas tous les chiens qui peuvent faire ce genre de travail. Il faut que l'animal ait à la fois beaucoup d'énergie et de discipline de façon à faire face à l'intensité des recherches qui se font parfois dans des endroits où il y a beaucoup de bruit. Les chiens de R-S doivent aussi faire preuve d'obéissance et d'agilité. Elle conseille aux gens qui ont un chien et qui veulent se lancer dans la R-S de communiquer avec un groupe de R-S canin pour ensuite faire évaluer l'animal, car seulement quelqu'un qui s'y connait vraiment peut évaluer le chien.

Entraînement

À la mi-novembre, Silvie a participé à un exercice d'entraînement en Bohème du nord. L'entraîneur lors de cet exercice était un juge international. « Je participe à des exercices comme celui-là trois à quatre fois par année. Je donne également des ateliers de formation et je prends des cours, pas seulement pour les chiens, mais pour moi aussi », a révélé cette dernière.

Silvie croit fortement qu'afin de pouvoir travailler au niveau international avec les gens et les chiens d'autres pays, il faut être qualifié à un niveau semblable en recherche canine. La coordonnatrice de l'entraînement passe donc des examens à l'IRO à cette fin. « Le Canada n'est pas encore reconnu au niveau de la recherche et sauvetage canin globalement. Par contre, c'est merveilleux car les possibilités de croissance sont là pour nous. Personne n'est ni excellent ni nul dans tous les domaines de l'entraînement. Si on travaille tous ensemble, si on accepte de s'entraider en apprenant les uns des autres, nous arriverons à un niveau très élevé », a exprimé Silvie. ■

Le travail de Silvie s'effectue souvent dans des endroits touchés par des désastres.

Photo courtoisie de *Silvie Montier*

SAR*SCÈNE* 2008:
Renforcer les partenariats dans la communauté de la R-S

Par Kim Fauteux

Lors de SARSCÈNE 2008, les participants ont eu l'occasion d'admirer les superbes paysages de St. John's.
Photo courtoisie de *Kim Fauteux*

La 17e édition de la conférence SAR*SCÈNE*, la plus importante conférence et exposition nationale sur la recherche et sauvetage (R-S), a eu lieu à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), du 15 au 18 octobre 2008. Plus de 500 délégués du Canada, des États-Unis, de l'Irlande, du Royaume-Uni, de la France, du Brésil et de la Nouvelle-Zélande ont participé à la conférence.

Le Secrétariat national de Recherche et de sauvetage (SNRS), la *Newfoundland and Labrador's Search and Rescue Association* et le ministère de la Justice de Terre-Neuve, ont travaillé fort pour s'assurer que la conférence de cette année, dont le thème était « Renforcer les partenariats », soit engageante et interactive. Plus de 50 présentations et ateliers ont été offerts aux participants sur des sujets comme les chiens de R-S dans les missions internationales, les partenariats fructueux, les technologies d'alerte alternatives, COSPAS-SARSAT et les campagnes de financement.

Plus de 40 exposants ont pris part à l'exposition de SAR*SCÈNE*, qui a donné l'occasion aux participants d'en apprendre davantage au sujet des divers produits, services et initiatives de R-S accessibles à la communauté de la R-S. Les professionnels de R-S ont également eu la possibilité de socialiser et de se faire de nouveaux contacts lors de la réception d'accueil le 15 octobre, de la soirée d'appréciation des bénévoles le 16, et de la visite organisée de la rue George le 17.

Anna Gainey, directrice générale de la Fondation Gainey
Photo courtoisie de *Doug Allen*

Travail avec la CASDDA

En plus de recherches au Canada, Silvie a pris part à plusieurs missions de recherche dans différents pays touchés par des désastres, tels que l'Algérie, le Mexique et le Pérou. « Toutes les missions nous touchent. Il y a toujours des choses épouvantables mais on se fait des amis partout. On rencontre des gens sensationnels partout », a raconté celle qui insiste à travailler avec les gens locaux lors de telles missions.

La CASDDA est le seul organisme en Amérique du Nord membre de l'*International Rescue Dog Organisation* (IRO). Ce dernier est un organisme-cadre pour toutes les associations nationales de chiens de secours. Celles-ci ont pour but de sauver des gens, de les protéger contre d'éventuelles blessures et de préserver le bien-être des humains par l'entremise de l'utilisation de chiens spécialement dressés. L'IRO encourage l'échange de connaissances et d'apprentissage, ainsi qu'un standard unique par l'entremise de plusieurs séances de formation annuelles partout dans le monde.

Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage

Lorsque Silvie a reçu la lettre lui annonçant qu'elle avait été sélectionnée pour recevoir le *Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage*, elle ne croyait pas que la lettre provenait vraiment du SNRS. « J'ai pensé que c'était une blague. Je me suis dis que ce n'était pas possible puisqu'on maintient un profile assez bas. Lorsque j'ai réalisé que c'était vrai, j'en étais très heureuse. Ça fait plaisir de voir que les gens apprécient ce que l'on fait, et ça a aussi fait plaisir à mon père », a avoué la coordonnatrice en formation.

Silvie a aussi ajouté qu'elle était très heureuse qu'un tel prix existe au Canada, puisque ce n'est pas seulement un grand honneur pour les récipiendaires, mais également un bel hommage pour les chiens et tous les Canadiens impliqués en R-S. La lauréate a bien aimé son expérience à la conférence *SARSCENE 2008*, où elle a reçu son prix. Elle a trouvé que le thème de la conférence, *Renforcer les partenariats*, était formidable et a mentionné qu'elle aimerait qu'une telle conférence soit mise sur pied pour les équipes canines au Canada afin de s'entraider et de mieux se connaître.

Dante

Le fidèle partenaire de travail de Silvie est son chien, Dante, un malinois âgé de trois ans. « Dante est plus motivé que le chien avec lequel je travaillais avant. On communique très bien ensemble. Je m'entends bien avec tous les chiens, mais ma relation avec Dante est plus intense. On peut se comprendre sans ne rien dire », a expliqué Silvie. Cette dernière décrit Dante comme un chien qui n'est pas toujours facile, puisqu'il a beaucoup d'énergie et peut être impatient, mais elle ajoute que cela fait aussi de lui un excellent chien de R-S car il sait ce qu'il veut et fera tout ce qui est possible pour l'obtenir.

Lorsqu'on lui demande quels conseils elle pourrait donner aux gens qui voudraient travailler avec des chiens de R-S, Silvie explique que ce ne sont pas tous les chiens qui peuvent faire ce genre de travail. Il faut que l'animal ait à la fois beaucoup d'énergie et de discipline de façon à faire face à l'intensité des recherches qui se font parfois dans des endroits où il y a beaucoup de bruit. Les chiens de R-S doivent aussi faire preuve d'obéissance et d'agilité. Elle conseille aux gens qui ont un chien et qui veulent se lancer dans la R-S de communiquer avec un groupe de R-S canin pour ensuite faire évaluer l'animal, car seulement quelqu'un qui s'y connait vraiment peut évaluer le chien.

Entrainement

À la mi-novembre, Silvie a participé à un exercice d'entraînement en Bohème du nord. L'entraîneur lors de cet exercice était un juge international. « Je participe à des exercices comme celui-là trois à quatre fois par année. Je donne également des ateliers de formation et je prends des cours, pas seulement pour les chiens, mais pour moi aussi », a révélé cette dernière.

Silvie croit fortement qu'afin de pouvoir travailler au niveau international avec les gens et les chiens d'autres pays, il faut être qualifié à un niveau semblable en recherche canine. La coordonnatrice de l'entraînement passe donc des examens à l'IRO à cette fin. « Le Canada n'est pas encore reconnu au niveau de la recherche et sauvetage canin globalement. Par contre, c'est merveilleux car les possibilités de croissance sont là pour nous. Personne n'est ni excellent ni nul dans tous les domaines de l'entraînement. Si on travaille tous ensemble, si on accepte de s'entraider en apprenant les uns des autres, nous arriverons à un niveau très élevé », a exprimé Silvie. ■

Photo courtoisie de Silvie Mosher

SARSCÈNE 2008: Renforcer les partenariats dans la communauté de la R-S

Par Kim Fauteux

Lors de SARSCÈNE 2008, les participants ont eu l'occasion d'admirer les superbes paysages de St. John's.
Photo courtoisie de Kim Fauteux

La 17e édition de la conférence SARSCÈNE, la plus importante conférence et exposition nationale sur la recherche et sauvetage (R-S), a eu lieu à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), du 15 au 18 octobre 2008. Plus de 500 délégués du Canada, des États-Unis, de l'Irlande, du Royaume-Uni, de la France, du Brésil et de la Nouvelle-Zélande ont participé à la conférence.

Le Secrétariat national de Recherche et de sauvetage (SNRS), la *Newfoundland and Labrador's Search and Rescue Association* et le ministère de la Justice de Terre-Neuve, ont travaillé fort pour s'assurer que la conférence de cette année, dont le thème était « Renforcer les partenariats », soit engageante et interactive. Plus de 50 présentations et ateliers ont été offerts aux participants sur des sujets comme les chiens de R-S dans les missions internationales, les partenariats fructueux, les technologies d'alerte alternatives, COSPAS-SARSAT et les campagnes de financement.

Plus de 40 exposants ont pris part à l'exposition de SARSCÈNE, qui a donné l'occasion aux participants d'en apprendre davantage au sujet des divers produits, services et initiatives de R-S accessibles à la communauté de la R-S. Les professionnels de R-S ont également eu la possibilité de socialiser et de se faire de nouveaux contacts lors de la réception d'accueil le 15 octobre, de la soirée d'appréciation des bénévoles le 16, et de la visite organisée de la rue George le 17.

Anna Gainey, directrice générale de la Fondation Gainey
Photo courtoisie de Doug Allen

Séances plénières et présentations

Après la cérémonie d'ouverture le 15 octobre, les participants ont eu la possibilité d'assister à d'émouvantes présentations. Anna Gainey, de la Fondation Gainey, s'est adressée à la communauté de R-S. La Fondation Gainey a été établie à la mémoire de Cathy et Laura Gainey, l'épouse et la fille de la légende du hockey Bob Gainey, après la perte soudaine de Laura. Anna Gainey a parlé du supplice que sa famille a vécu lorsque sa sœur Laura a été balayée par-dessus bord du pont d'un grand voilier dans l'océan Atlantique en décembre 2006.

Anna et sa famille, qui sont encore dans l'après-coup de la tragédie, ont été reconnaissantes pour l'aide de la communauté de la R-S. « Pour la plupart des gens, nous ne connaissons pas grand-chose à la recherche et le sauvetage, jusqu'à ce que nous en ayons besoin, et je pense qu'en tant que Canadiens, nous sommes très très chanceux que la R-S soit là lorsque nous en avons besoin. Pour nous, ce fut le cas. Notre famille sera toujours profondément reconnaissante pour les efforts engagés dans la recherche de ma sœur », de dire la directrice générale de la Fondation Gainey.

Un autre puissant message a été livré par Larry et Jacquie Beveridge qui ont raconté la perte de leur fils de neuf ans, Jimmy, disparu lors d'un voyage de camping familial en 1981. Ils ont également parlé du programme « Pour survivre, reste près d'un arbre. » Ce programme, auquel les Beveridge participent depuis de nombreuses années, vise à enseigner aux enfants de 5 à 12 ans les habiletés de survie s'ils se perdent en forêt.

Jacquie et Larry Beveridge
Photo courtoisie de Doug Allen

Ron Foxcroft, de *Fox 40 International*, a présenté un exposé sur la façon dont le fameux sifflet sans pois Fox 40 a été inventé, et sur son utilisation par les professionnels de R-S partout dans le monde. La séance plénière s'est terminée par une histoire de survie inspirante, un documentaire vidéo sur l'histoire de Lucie Harris qui, en 1936, s'est perdue en forêt et a survécu 11 nuits et 10 jours dans un climat glacial. Lucie a été invitée à participer à SAR*SCÈNE* 2008, car c'était le dixième anniversaire de la diffusion du documentaire soulignant sa survie miraculeuse.

Les Jeux SAR*SCÈNE*

Le 15 octobre, au *Rotary Sunshine Park*, 12 équipes ont participé à une compétition amicale appelée les Jeux SAR*SCÈNE*. L'événement d'une journée a consisté en une série de six épreuves de R-S nécessitant la coopération, les connaissances et la réflexion rapide des équipes composée chacune de quatre personnes.

Les épreuves, comprenant les habiletés de survie et la recherche d'éléments de preuve, mettaient en valeur les compétences de base telles que l'exactitude des lignes d'attrape, les premiers soins et la prise en charge d'une situation d'urgence, la détection des indices et le traitement de la preuve, ainsi que le travail en équipe.

Les Jeux SARSCÈNE 2008 ont eu lieu au Rotary Sunshine Park.
Photo courtoisie de Kim Fauteux

Lors de la reception d'accueil qui a eu lieu dans la soirée du 15 octobre, les trois premières équipes ont reçu des médailles, et l'équipe gagnante a vu son nom inscrit sur la Coupe William Slaughter et a aussi reçu une plaque commémorative. La Garde côtière irlandaise s'est classée en troisième place, et la Sûreté du Québec a fini en deuxième. Les *Avalon North Wolverines* ont eu l'honneur d'être déclarés champions des Jeux SAR*SCÈNE* 2008.

Le lendemain matin à 5 heures, les Wolverines ont été appelés à participer à une situation réelle de recherche et sauvetage dans le Green's Harbour, dans la baie de la Trinité. Un homme de 53 ans s'était séparé de ses partenaires de chasse la veille, et une recherche avait été lancée par l'hélicoptère de la GRC, les maitres-chiens de la police et les Wolverines. Les membres de la Garde côtière irlandaise ont prêté main-forte à leurs amis. L'homme a été trouvé à 11 heures environ, sain et sauf.

Une équipe met en évidence ses compétences relatives aux premiers soins aux Jeux.

***Photo courtoisie de** Kim Fauteux*

Le 16 octobre, les participants de SAR*SCÈNE* se sont engagés dans une discussion lors d'une assemblée générale, visant à examiner les systèmes d'alerte de détresse au 21e siècle. Les participants ont eu l'occasion de poser des questions à des experts à ce sujet et de partager leurs expériences et opinions sur l'alerte de détresse, les balises d'urgence et les nouvelles technologies.

Deux démonstrations de R-S on eut lieu les 15 et 18 octobre. Les gens qui se sont rassemblés au lac ont eu la possibilité de voir les procédures de sauvetage de première main des équipages de vol, d'une embarcation rapide de sauvetage et d'un aéroglisseur. Pendant une démonstration, une « victime » a été localisée, traitée et transférée des falaises à une embarcation de sauvetage dans un bateau plus grand pour enfin être hissée dans un hélicoptère. Le personnel de la Garde côtière canadienne et de la Garde auxiliaire, de la *Newfoundland and Labrador Ground Search and Rescue*, du Service des incendies de St. John's, du ministère de la Défense nationale et de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens était sur place pour répondre aux questions et présenter l'équipement sur place.

Un technicien de R-S descend vers l'eau afin de "sauver une victime" lors de la démonstration de R-S.

***Photo courtoisie de** Doug Allen*

Séances plénières et présentations

Après la cérémonie d'ouverture le 15 octobre, les participants ont eu la possibilité d'assister à d'émouvantes présentations. Anna Gainey, de la Fondation Gainey, s'est adressée à la communauté de R-S. La Fondation Gainey a été établie à la mémoire de Cathy et Laura Gainey, l'épouse et la fille de la légende du hockey Bob Gainey, après la perte soudaine de Laura. Anna Gainey a parlé du supplice que sa famille a vécu lorsque sa sœur Laura a été balayée par-dessus bord du pont d'un grand voilier dans l'océan Atlantique en décembre 2006.

Anna et sa famille, qui sont encore dans l'après-coup de la tragédie, ont été reconnaissantes pour l'aide de la communauté de la R-S. « Pour la plupart des gens, nous ne connaissons pas grand-chose à la recherche et le sauvetage, jusqu'à ce que nous en ayons besoin, et je pense qu'en tant que Canadiens, nous sommes très très chanceux que la R-S soit là lorsque nous en avons besoin. Pour nous, ce fut le cas. Notre famille sera toujours profondément reconnaissante pour les efforts engagés dans la recherche de ma sœur », de dire la directrice générale de la Fondation Gainey.

Un autre puissant message a été livré par Larry et Jacquie Beveridge qui ont raconté la perte de leur fils de neuf ans, Jimmy, disparu lors d'un voyage de camping familial en 1981. Ils ont également parlé du programme « Pour survivre, reste près d'un arbre. » Ce programme, auquel les Beveridge participent depuis de nombreuses années, vise à enseigner aux enfants de 5 à 12 ans les habiletés de survie s'ils se perdent en forêt.

Jacquie et Larry Beveridge
Photo courtoisie de Doug Allen

Ron Foxcroft, de *Fox 40 International*, a présenté un exposé sur la façon dont le fameux sifflet sans pois Fox 40 a été inventé, et sur son utilisation par les professionnels de R-S partout dans le monde. La séance plénière s'est terminée par une histoire de survie inspirante, un documentaire vidéo sur l'histoire de Lucie Harris qui, en 1936, s'est perdue en forêt et a survécu 11 nuits et 10 jours dans un climat glacial. Lucie a été invitée à participer à SAR*SCÈNE* 2008, car c'était le dixième anniversaire de la diffusion du documentaire soulignant sa survie miraculeuse.

Les Jeux SAR*SCÈNE*

Le 15 octobre, au *Rotary Sunshine Park*, 12 équipes ont participé à une compétition amicale appelée les Jeux SAR*SCÈNE*. L'événement d'une journée a consisté en une série de six épreuves de R-S nécessitant la coopération, les connaissances et la réflexion rapide des équipes composée chacune de quatre personnes.

Les épreuves, comprenant les habiletés de survie et la recherche d'éléments de preuve, mettaient en valeur les compétences de base telles que l'exactitude des lignes d'attrape, les premiers soins et la prise en charge d'une situation d'urgence, la détection des indices et le traitement de la preuve, ainsi que le travail en équipe.

Les Jeux SARSCÈNE 2008 ont eu lieu au Rotary Sunshine Park.
Photo courtoisie de Kim Fauteux

Lors de la réception d'accueil qui a eu lieu dans la soirée du 15 octobre, les trois premières équipes ont reçu des médailles, et l'équipe gagnante a vu son nom inscrit sur la Coupe William Slaughter et a aussi reçu une plaque commémorative. La Garde côtière irlandaise s'est classée en troisième place, et la Sûreté du Québec a fini en deuxième. Les *Avalon North Wolverines* ont eu l'honneur d'être déclarés champions des Jeux SAR*SCÈNE* 2008.

Le lendemain matin à 5 heures, les Wolverines ont été appelés à participer à une situation réelle de recherche et sauvetage dans le Green's Harbour, dans la baie de la Trinité. Un homme de 53 ans s'était séparé de ses partenaires de chasse la veille, et une recherche avait été lancée par l'hélicoptère de la GRC, les maîtres-chiens de la police et les Wolverines. Les membres de la Garde côtière irlandaise ont prêté main-forte à leurs amis. L'homme a été trouvé à 11 heures environ, sain et sauf.

Une équipe met en évidence ses compétences relatives aux premiers soins aux Jeux.

***Photo courtoisie de** Kim Fauteux*

Le 16 octobre, les participants de SAR*SCÈNE* se sont engagés dans une discussion lors d'une assemblée générale, visant à examiner les systèmes d'alerte de détresse au 21e siècle. Les participants ont eu l'occasion de poser des questions à des experts à ce sujet et de partager leurs expériences et opinions sur l'alerte de détresse, les balises d'urgence et les nouvelles technologies.

Deux démonstrations de R-S on eut lieu les 15 et 18 octobre. Les gens qui se sont rassemblés au lac ont eu la possibilité de voir les procédures de sauvetage de première main des équipages de vol, d'une embarcation rapide de sauvetage et d'un aéroglisseur. Pendant une démonstration, une « victime » a été localisée, traitée et transférée des falaises à une embarcation de sauvetage dans un bateau plus grand pour enfin être hissée dans un hélicoptère. Le personnel de la Garde côtière canadienne et de la Garde auxiliaire, de la *Newfoundland and Labrador Ground Search and Rescue*, du Service des incendies de St. John's, du ministère de la Défense nationale et de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens était sur place pour répondre aux questions et présenter l'équipement sur place.

Un technicien de R-S descend vers l'eau afin de "sauver une victime" lors de la démonstration de R-S.

***Photo courtoisie de** Doug Allen*

Les prix de R-S 2008

Le banquet de remise des prix de R-S 2008 a eu lieu lors de la soirée du 18 octobre. Sept personnes et groupes ont reçu des certificats de réussite pour leur travail et leur dévouement en recherche et sauvetage. Les récipiendaires des certificats sont la GCCA – Unité du Pacifique 14 Gibsons (William Parsons, Marcel Van Der Stelt, Adrian White et Elaine James), Whitney Numan, Al Ekholm, Darren Buck, Bob Smith, Roland Hanel et l'*Unified Command Exercise Working Group* (Lori-Anne Duffy, John Drake, Paul Olshefsky, Scott Stevenson, Roger Steadman, Michel Villeneuve et Barry Folland).

Le Prix pour réalisation exceptionnelle en R-S 2008 a été remis à Silvie Montier, pour son travail dans la communauté de la R-S avec son chien Dante. Au fil des ans, Silvie et Dante ont voyagé en de nombreux endroits, dont l'Algérie, le Mexique, Haïti et le Pérou, pour prêter main-forte à des personnes en situation de crise.

Géraldine Underdown, directrice exécutive du SNRS, est ravie du succès de la conférence. « Selon moi, nous pouvons tous considérer la conférence SAR*SCÈNE* 2008 comme étant un succès sans précédent. Le thème de la conférence – Renforcer les partenariats – a entamé une transformation vers l'action ferme au cours de la semaine, au fur et à mesure que nous apprenions les uns des autres. Ceci rendra encore plus efficace notre système de recherche et sauvetage, déjà reconnu comme étant de calibre mondial! » ■

Une démonstration de R-S sur l'eau.

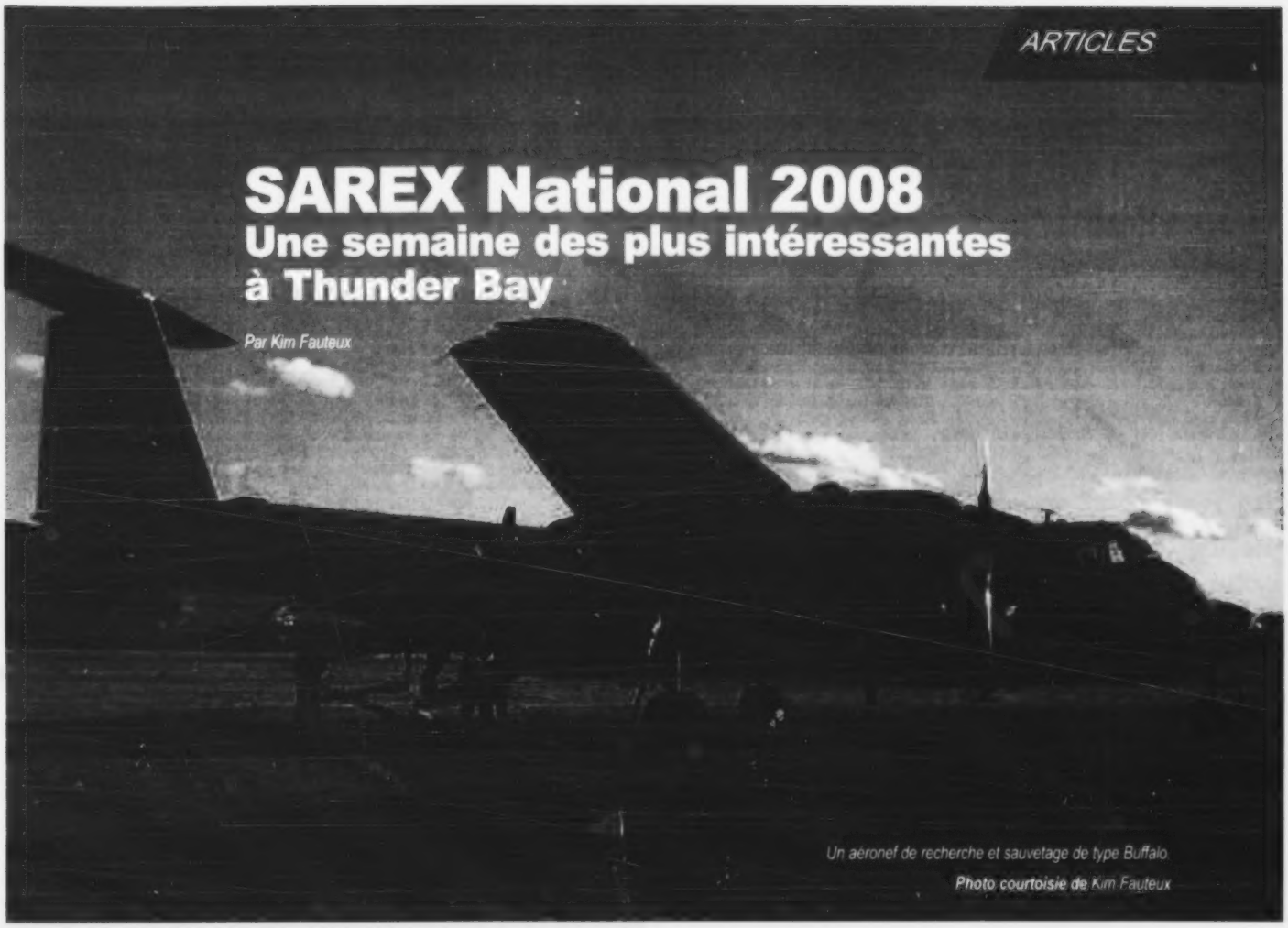
***Photo courtoisie de** Doug Allen*

De gauche à droite, Bob Smith, Al Ekholm, William Parsons, Whitney Numan, Darren Buck, Silvie Montier, Géraldine Underdown, directrice exécutive du SNRS, Roger Steadman, Michel Villeneuve, Lori-Anne Duffy, Paul Olschefsky et Roland Hanel.

***Photo courtoisie de** Doug Allen*

SAREX National 2008
Une semaine des plus intéressantes à Thunder Bay

Par Kim Fauteux



Un aéronef de recherche et sauvetage de type Buffalo
Photo courtoisie de Kim Fauteux

Deux mois après avoir débuté mon emploi au Secrétariat national de recherche et de sauvetage, me voilà sur le point d'entreprendre une nouvelle aventure… comme passagère d'un aéronef de type Buffalo. Vous pensez certainement avec raison que c'est très excitant, mais c'est également très dur pour les nerfs d'une personne qui a terriblement peur des hauteurs et qui n'aime pas beaucoup prendre l'avion!

J'ai participé pour la première fois à l'Exercice national de recherche et de sauvetage (SAREX) 2008 qui s'est tenu à Thunder Bay du 22 au 28 septembre 2008. En tant que spectatrice, j'ai eu l'occasion de voir plus de 250 militaires et spécialistes de la recherche et du sauvetage (R-S) du Canada et des États-Unis faire ce qu'ils font le mieux : pratiquer et perfectionner leurs compétences en R-S afin de sauver des vies.

À tour de rôle, les escadres des Forces canadiennes sont les hôtes de cet exercice. SAREX permet à la communauté de la R-S d'améliorer la coopération des équipes de sauvetage, de vérifier les alertes et les systèmes de notification, et d'offrir une formation polyvalente en procédures et techniques de sauvetage dans l'éventualité d'une opération de R-S de grande envergure. L'exercice m'a également donné un aperçu de la réalité quotidienne du monde de la R-S et une occasion merveilleuse de rencontrer les personnes œuvrant dans le domaine. L'exercice vise à améliorer l'interopérabilité, et a permis pour la première fois depuis le milieu des années 1980 de rassembler des participants canadiens et américains de la R-S.

Activités

La communauté de la R-S a eu l'occasion cette année de compétitionner dans le cadre des huit activités suivantes : sauts en parachute de précision, recherche, sauvetage, atterrissages d'hélicoptères de précision, aéronefs de la marine à voilure fixe, hélicoptère de la marine, soins médicaux, et maintenance. Accueilli cette année par le 435ième escadron de sauvetage et de transport de la 17ième escadre de Winnipeg, le thème de SAREX était « La frontière canadienne ». Selon la tradition, un trophée pour l'esprit d'équipe est décerné dans le cadre de SAREX, et historiquement, la participation au thème a toujours joué un rôle très important dans le choix du gagnant. Ayant moi-même assisté à de nombreuses activités et réunions sociales, je peux dire en toute honnêteté que la communauté de la R-S ne manque pas d'esprit d'équipe!

La diffusion en direct en circuit fermé de l'activité des soins médicaux à l'intérieur du fuselage d'un « avion accidenté » était une innovation, tout comme la variété des lieux choisis pour les activités (les sauts dans la zone confinée de l'Université Lakehead, le largage de ballots à l'aéroport de Kakabeka Falls, l'activité maritime au Lac Supérieur, et l'activité publique spéciale ainsi que les sauts en parachute dans le site historique de Fort William). La variété des lieux a donné aux participants ainsi qu'aux spectateurs l'occasion d'admirer les paysages merveilleux de Thunder Bay.

Les prix de R-S 2008

Le banquet de remise des prix de R-S 2008 a eu lieu lors de la soirée du 18 octobre. Sept personnes et groupes ont reçu des certificats de réussite pour leur travail et leur dévouement en recherche et sauvetage. Les récipiendaires des certificats sont la GCCA – Unité du Pacifique 14 Gibsons (William Parsons, Marcel Van Der Stelt, Adrian White et Elaine James), Whitney Numan, Al Ekholm, Darren Buck, Bob Smith, Roland Hanel et l'*Unified Command Exercise Working Group* (Lori-Anne Duffy, John Drake, Paul Olshefsky, Scott Stevenson, Roger Steadman, Michel Villeneuve et Barry Folland).

Le Prix pour réalisation exceptionnelle en R-S 2008 a été remis à Silvie Montier, pour son travail dans la communauté de la R-S avec son chien Dante. Au fil des ans, Silvie et Dante ont voyagé en de nombreux endroits, dont l'Algérie, le Mexique, Haïti et le Pérou, pour prêter main-forte à des personnes en situation de crise.

Géraldine Underdown, directrice exécutive du SNRS, est ravie du succès de la conférence. « Selon moi, nous pouvons tous considérer la conférence SAR*SCÈNE* 2008 comme étant un succès sans précédent. Le thème de la conférence – Renforcer les partenariats – a entamé une transformation vers l'action ferme au cours de la semaine, au fur et à mesure que nous apprenions les uns des autres. Ceci rendra encore plus efficace notre système de recherche et sauvetage, déjà reconnu comme étant de calibre mondial! » ■

Une démonstration de R-S sur l'eau.

***Photo courtoisie de** Doug Allen*

De gauche à droite, Bob Smith, Al Ekholm, William Parsons, Whitney Numan, Darren Buck, Silvie Montier, Géraldine Underdown, directrice exécutive du SNRS, Roger Steadman, Michel Villeneuve, Lori-Anne Duffy, Paul Olschefsky et Roland Hanel.

***Photo courtoisie de** Doug Allen*

SAREX National 2008

Une semaine des plus intéressantes à Thunder Bay

Un aéronef de recherche et sauvetage de type Buffalo.
Photo courtoisie de Kim Fauteux

Deux mois après avoir débuté mon emploi au Secrétariat national de recherche et de sauvetage, me voilà sur le point d'entreprendre une nouvelle aventure… comme passagère d'un aéronef de type Buffalo. Vous pensez certainement avec raison que c'est très excitant, mais c'est également très dur pour les nerfs d'une personne qui a terriblement peur des hauteurs et qui n'aime pas beaucoup prendre l'avion!

J'ai participé pour la première fois à l'Exercice national de recherche et de sauvetage (SAREX) 2008 qui s'est tenu à Thunder Bay du 22 au 28 septembre 2008. En tant que spectatrice, j'ai eu l'occasion de voir plus de 250 militaires et spécialistes de la recherche et du sauvetage (R-S) du Canada et des États-Unis faire ce qu'ils font le mieux : pratiquer et perfectionner leurs compétences en R-S afin de sauver des vies.

À tour de rôle, les escadres des Forces canadiennes sont les hôtes de cet exercice. SAREX permet à la communauté de la R-S d'améliorer la coopération des équipes de sauvetage, de vérifier les alertes et les systèmes de notification, et d'offrir une formation polyvalente en procédures et techniques de sauvetage dans l'éventualité d'une opération de R-S de grande envergure. L'exercice m'a également donné un aperçu de la réalité quotidienne du monde de la R-S et une occasion merveilleuse de rencontrer les personnes œuvrant dans le domaine. L'exercice vise à améliorer l'interopérabilité, et a permis pour la première fois depuis le milieu des années 1980 de rassembler des participants canadiens et américains de la R-S.

Activités

La communauté de la R-S a eu l'occasion cette année de compétitionner dans le cadre des huit activités suivantes : sauts en parachute de précision, recherche, sauvetage, atterrissages d'hélicoptères de précision, aéronefs de la marine à voilure fixe, hélicoptère de la marine, soins médicaux, et maintenance. Accueilli cette année par le 435ième escadron de sauvetage et de transport de la 17ième escadre de Winnipeg, le thème de SAREX était « La frontière canadienne ». Selon la tradition, un trophée pour l'esprit d'équipe est décerné dans le cadre de SAREX, et historiquement, la participation au thème a toujours joué un rôle très important dans le choix du gagnant. Ayant moi-même assisté à de nombreuses activités et réunions sociales, je peux dire en toute honnêteté que la communauté de la R-S ne manque pas d'esprit d'équipe!

La diffusion en direct en circuit fermé de l'activité des soins médicaux à l'intérieur du fuselage d'un « avion accidenté » était une innovation, tout comme la variété des lieux choisis pour les activités (les sauts dans la zone confinée de l'Université Lakehead, le largage de ballots à l'aéroport de Kakabeka Falls, l'activité maritime au Lac Supérieur, et l'activité publique spéciale ainsi que les sauts en parachute dans le site historique de Fort William). La variété des lieux a donné aux participants ainsi qu'aux spectateurs l'occasion d'admirer les paysages merveilleux de Thunder Bay.

Des techniciens de R-S sautent pendant l'activité de sauts en parachute de précision.
Photo courtoisie de *Kim Fauteux*

L'association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) et ses membres ont été ravis de participer à SAREX cette année. « Les équipages de l'ACRSA ont participé aux recherches à SAREX dans le même secteur et cherchaient les mêmes cibles que les militaires. Les équipages militaires de R-S étaient toujours disposés à rendre service et à aider les équipages de l'ACRSA de toutes les façons possibles », a déclaré John Kelly, administrateur national de l'ACRSA, qui a contribué à l'organisation de l'activité. Il a également mentionné que les membres de l'ACRSA en ont appris beaucoup au sujet de la conduite des différentes phases de la R-S et qu'ils transmettraient l'information apprise aux autres membres de leur province et de leur territoire durant les séances de formation de l'ACRSA.

Gagnants des trophées

Plusieurs trophées ont été décernés lors du Banquet de présentation des trophées le 27 septembre. Le *Prix de l'esprit d'équipe* a été décerné au 442ième escadron de Comox alors que l'adjudant Norm Boutin s'est vu décerner le trophée *Bell Ringer* remis au gagnant de l'activité Sauts chez les plus de 45 ans. Le caporal-chef Guy St-Denis a été honoré en se voyant décerner le trophée *Solutions complètes de parachutisme* remis à la personne qui a accomplit la meilleure performance lors de l'activité Saut de parachute de précision.

Le trophée de l'*Aéronef de la marine à voilure tournante* décerné à la meilleure séquence de treuil d'extraction d'un navire a été remis au 103ième escadron de Gander alors que le sergent Shawn Harrison s'est vu décerner le *Prix de technicien de R-S de l'année*. Le *Prix d'excellence en R-S du lieutenant-colonel Colin Goodman* pour l'équipage de l'ACRSA qui a accompli la meilleure performance dans l'activité de recherche a été décerné à l'ACRSA de Thunder Bay.

Un technicien de R-S attent lors de l'activité de sauts en parachute de précision.
Photo courtoisie de *Kim Fauteux*

Cette année, trois escadrons ont raflé trois trophées chacun. Le 424ième escadron de Trenton s'est vu décerner le *Trophée de l'aéronef de la marine à voilure fixe* pour le meilleur largage de ballots, le *Trophée de précision d'un aéronef à voilure tournante* pour le vol le plus précis d'un aéronef à voilure tournante, et le *Trophée Cormoran* présenté à l'équipage d'hélicoptère civil, gouvernemental ou militaire canadien qui a effectué le sauvetage en hélicoptère le plus difficile de l'année. Le 413ième escadron de Greenwood a remporté le *Trophée Allison* pour la meilleure performance lors de l'activité de parachutage de précision, le *Trophée d'atterrissage de précision d'aéronef à voilure fixe* et le *Trophée tableau d'honneur de l'Association du parachutisme de sauvetage*. Le 435ième escadron de Winnipeg s'est vu décerner le *Trophée de la maintenance*, le *Trophée de la recherche* de même que le *Trophée Diamant* remis à l'unité qui a connu la meilleure performance globale dans des activités de compétition sélectionnées.

Des techniciens de R-S sautent pendant l'activité de sauts en parachute de précision.
Photo courtoisie de *Kim Fauteux*

L'association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) et ses membres ont été ravis de participer à SAREX cette année. « Les équipages de l'ACRSA ont participé aux recherches à SAREX dans le même secteur et cherchaient les mêmes cibles que les militaires. Les équipages militaires de R-S étaient toujours disposés à rendre service et à aider les équipages de l'ACRSA de toutes les façons possibles », a déclaré John Kelly, administrateur national de l'ACRSA, qui a contribué à l'organisation de l'activité. Il a également mentionné que les membres de l'ACRSA en ont appris beaucoup au sujet de la conduite des différentes phases de la R-S et qu'ils transmettraient l'information apprise aux autres membres de leur province et de leur territoire durant les séances de formation de l'ACRSA.

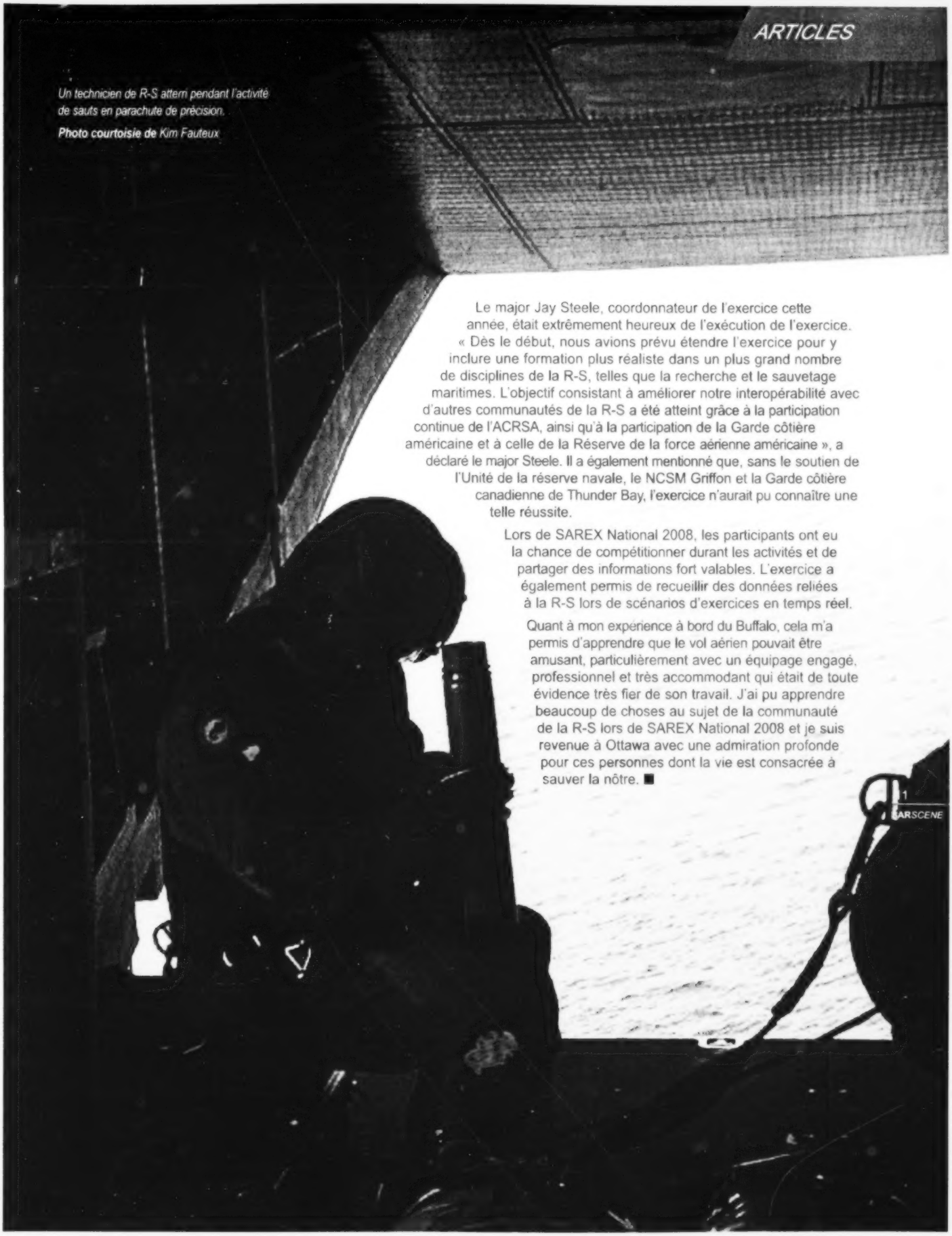
Gagnants des trophées

Plusieurs trophées ont été décernés lors du Banquet de présentation des trophées le 27 septembre. Le *Prix de l'esprit d'équipe* a été décerné au 442ème escadron de Comox alors que l'adjudant Norm Boutin s'est vu décerner le trophée *Bell Ringer* remis au gagnant de l'activité Sauts chez les plus de 45 ans. Le caporal-chef Guy St-Denis a été honoré en se voyant décerner le trophée *Solutions complètes de parachutisme* remis à la personne qui a accomplit la meilleure performance lors de l'activité Saut de parachute de précision.

Le trophée de l'*Aéronef de la marine à voilure tournante* décerné à la meilleure séquence de treuil d'extraction d'un navire a été remis au 103ème escadron de Gander alors que le sergent Shawn Harrison s'est vu décerner le *Prix de technicien de R-S de l'année*. Le *Prix d'excellence en R-S du lieutenant-colonel Colin Goodman* pour l'équipage de l'ACRSA qui a accompli la meilleure performance dans l'activité de recherche a été décerné à l'ACRSA de Thunder Bay.

Un technicien de R-S atterit lors de l'activité de sauts en parachute de précision.
Photo courtoisie de *Kim Fauteux*

Cette année, trois escadrons ont raflé trois trophées chacun. Le 424ème escadron de Trenton s'est vu décerner le *Trophée de l'aéronef de la marine à voilure fixe* pour le meilleur largage de ballots, le *Trophée de précision d'un aéronef à voilure tournante* pour le vol le plus précis d'un aéronef à voilure tournante, et le *Trophée Cormoran* présenté à l'équipage d'hélicoptère civil, gouvernemental ou militaire canadien qui a effectué le sauvetage en hélicoptère le plus difficile de l'année. Le 413ème escadron de Greenwood a remporté le *Trophée Allison* pour la meilleure performance lors de l'activité de parachutage de précision, le *Trophée d'atterrissage de précision d'aéronef à voilure fixe* et le *Trophée tableau d'honneur de l'Association du parachutisme de sauvetage*. Le 435ème escadron de Winnipeg s'est vu décerner le *Trophée de la maintenance*, le *Trophée de la recherche* de même que le *Trophée Diamant* remis à l'unité qui a connu la meilleure performance globale dans des activités de compétition sélectionnées.



Un technicien de R-S attern pendant l'activité de sauts en parachute de précision.

Photo courtoisie de *Kim Fauteux*

Le major Jay Steele, coordonnateur de l'exercice cette année, était extrêmement heureux de l'exécution de l'exercice. « Dès le début, nous avions prévu étendre l'exercice pour y inclure une formation plus réaliste dans un plus grand nombre de disciplines de la R-S, telles que la recherche et le sauvetage maritimes. L'objectif consistant à améliorer notre interopérabilité avec d'autres communautés de la R-S a été atteint grâce à la participation continue de l'ACRSA, ainsi qu'à la participation de la Garde côtière américaine et à celle de la Réserve de la force aérienne américaine », a déclaré le major Steele. Il a également mentionné que, sans le soutien de l'Unité de la réserve navale, le NCSM Griffon et la Garde côtière canadienne de Thunder Bay, l'exercice n'aurait pu connaître une telle réussite.

Lors de SAREX National 2008, les participants ont eu la chance de compétitionner durant les activités et de partager des informations fort valables. L'exercice a également permis de recueillir des données reliées à la R-S lors de scénarios d'exercices en temps réel.

Quant à mon expérience à bord du Buffalo, cela m'a permis d'apprendre que le vol aérien pouvait être amusant, particulièrement avec un équipage engagé, professionnel et très accommodant qui était de toute évidence très fier de son travail. J'ai pu apprendre beaucoup de choses au sujet de la communauté de la R-S lors de SAREX National 2008 et je suis revenue à Ottawa avec une admiration profonde pour ces personnes dont la vie est consacrée à sauver la nôtre. ■

La Police provinciale de l'Ontario et la Georgian Bay Volunteer Search and Rescue se joignent à la distribution de *Survive This!*

Par Stephane Bachand

En septembre dernier, des représentants de la Police provinciale de l'Ontario (P.P.O.) et de la *Georgian Bay Volunteer Search and Rescue* (GBVSAR) se sont joints à la distribution de l'émission *Survive This!* (anciennement *Survivorman: Kids*) en vue de participer au tournage de l'épisode mettant fin à la télésérie. *Survive This!* est une nouvelle émission d'aventure réalité produite par *9 Story Entertainment Inc.*, mettant en vedette Les Stroud, également connu comme « Survivorman ». Le dernier épisode, qui sera diffusé en 2009 sur YTV, couvre quatre différentes missions de recherche et de sauvetage (R-S) et comprend une équipe de recherche de la GBVSAR et les unités canine, marine et aérienne de la P.P.O.

De gauche à droite : Chris Schonberg, Scott Tuck, Less Stroud, Drew Hutchings et Darren Buck.
Photo courtoisie de Pat Dizavario

Survive This!

Conçue par les producteurs de *Survivorman*, la nouvelle émission a suivi huit adolescents envoyés dans la nature sauvage sans leur Internet, téléviseur ou téléphone cellulaire, pour participer à un certain nombre de scénarios de survie. Chaque adolescent a reçu une formation de l'école de survie, et des instructeurs spécialisés en survie étaient sur place pour enseigner aux jeunes les connaissances dont ils auraient besoin pour survivre à une variété de situations. Filmés en différents endroits dans le nord de l'Ontario, les scénarios comportaient des situations à défis de plus en plus grands mettant à l'épreuve les connaissances individuelle et de groupe des participants en matière de survie.

Le but d'une émission comme celle de la série *Survivorman* est de fournir aux auditeurs les connaissances nécessaires pour explorer et survivre en plein air. Afin que l'émission soit aussi réaliste que possible, on a placé les adolescents dans des situations au cours desquelles ils devaient survivre d'eux-mêmes sans soutien de l'extérieur. Pour y réussir, ils devaient se fier à leurs propres connaissances et aux ressources à portée de main, pendant que les équipes de tournage filmaient de loin leur progrès. Les producteurs voulaient clore la série avec un scénario qui englobait la recherche et le sauvetage. Afin d'orchestrer la finale, les producteurs ont appelé le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) pour obtenir de l'aide. Dans sa demande de participation et de soutien au SNRS, Jeff Trasher, producteur des défis pour l'émission a dit : « Nous pensons que c'est une excellente occasion de promouvoir la recherche et le sauvetage et d'aider à éduquer le public, plus précisément les adolescents et les enfants,

La Police provinciale de l'Ontario et la Georgian Bay Volunteer Search and Rescue se joignent à la distribution de *Survive This!*

Par Stephane Bachand

En septembre dernier, des représentants de la Police provinciale de l'Ontario (P.P.O.) et de la *Georgian Bay Volunteer Search and Rescue* (GBVSAR) se sont joints à la distribution de l'émission *Survive This!* (anciennement *Survivorman: Kids*) en vue de participer au tournage de l'épisode mettant fin à la télésérie. *Survive This!* est une nouvelle émission d'aventure réalité produite par *9 Story Entertainment Inc.*, mettant en vedette Les Stroud, également connu comme « Survivorman ». Le dernier épisode, qui sera diffusé en 2009 sur YTV, couvre quatre différentes missions de recherche et de sauvetage (R-S) et comprend une équipe de recherche de la GBVSAR et les unités canine, marine et aérienne de la P.P.O.

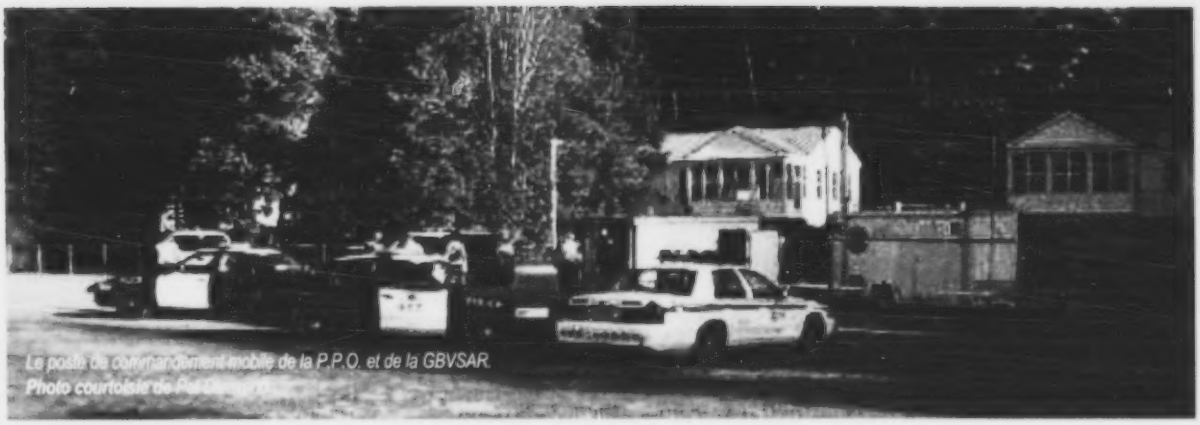
De gauche à droite : Chris Schonberg, Scott Tuck, Less Stroud, Drew Hutchings et Darren Buck.

Photo courtoisie de Pat Dizavario

Survive This!

Conçue par les producteurs de *Survivorman*, la nouvelle émission a suivi huit adolescents envoyés dans la nature sauvage sans leur Internet, téléviseur ou téléphone cellulaire, pour participer à un certain nombre de scénarios de survie. Chaque adolescent a reçu une formation de l'école de survie, et des instructeurs spécialisés en survie étaient sur place pour enseigner aux jeunes les connaissances dont ils auraient besoin pour survivre à une variété de situations. Filmés en différents endroits dans le nord de l'Ontario, les scénarios comportaient des situations à défis de plus en plus grands mettant à l'épreuve les connaissances individuelle et de groupe des participants en matière de survie.

Le but d'une émission comme celle de la série *Survivorman* est de fournir aux auditeurs les connaissances nécessaires pour explorer et survivre en plein air. Afin que l'émission soit aussi réaliste que possible, on a placé les adolescents dans des situations au cours desquelles ils devaient survivre d'eux-mêmes sans soutien de l'extérieur. Pour y réussir, ils devaient se fier à leurs propres connaissances et aux ressources à portée de main, pendant que les équipes de tournage filmaient de loin leur progrès. Les producteurs voulaient clore la série avec un scénario qui englobait la recherche et le sauvetage. Afin d'orchestrer la finale, les producteurs ont appelé le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) pour obtenir de l'aide. Dans sa demande de participation et de soutien au SNRS, Jeff Trasher, producteur des défis pour l'émission a dit : « Nous pensons que c'est une excellente occasion de promouvoir la recherche et le sauvetage et d'aider à éduquer le public, plus précisément les adolescents et les enfants,



Le poste de commandement mobile de la P.P.O. et de la GBVSAR.
Photo courtoisie de Pat Sherwin

sur les choses à faire pour survivre les situations les plus difficiles, et ainsi donner aux unités de recherche et de sauvetage la meilleure chance de les trouver en toute sécurité. » Pour sa part, le SNRS a demandé à la P.P.O si elle pouvait fournir des conseils ayant trait au tournage. Des membres de la P.P.O. ont travaillé avec les producteurs pour peaufiner les scripts de façon à ce qu'ils reflètent la réalité et la façon dont on fait appel à la P.P.O. et aux bénévoles de la R-S pour chercher une personne disparue, et sur la façon dont les vraies recherches sont effectuées.

Finale

Pour le tournage de la finale, la P.P.O. et les membres de la GBVSAR ont participé à quatre différentes recherches au Leslie Frost Centre à Halliburton (Ontario). Les unités canine, marine et aérienne de la P.P.O., ainsi que les bénévoles de la GBVSAR, devaient tous et chacun chercher un adolescent disparu. Le tournage a été réalisé en une journée et a présenté les points de vue des chercheurs ainsi que des adolescents qui manquaient à l'appel. Débutant de l'endroit du poste de commandement de la P.P.O, le tournage a englobé l'arrivée de la P.P.O. et de la GBVSAR, la vérification de l'équipement et des radios, la distribution de cartes, le breffage de chaque équipe de recherche sur l'information disponible au sujet de leurs adolescents disparus, ainsi que le plan de recherche.

L'équipe de recherche de la GBVSAR, composée de Darren Buck, Scott Tuck, Drew Hutchings et Chris Schonberg, devait retrouver une jeune fille de 16 ans disparue, qui n'était « pas rentrée à la maison » depuis un certain temps. L'équipe est partie à sa recherche à pied, suivie d'une équipe de prise de vues. Marchant en terrain difficile et dans des marécages, ils sont arrivés à un îlot situé au milieu d'un marécage, à l'endroit où l'on croyait que se trouvait l'adolescente. La jeune fille a répondu à leurs appels et a indiqué qu'elle allait bien.

On lui a dit de ne pas bouger car les sauveteurs devaient faire une évaluation médicale, s'assurant qu'elle n'était pas blessée avant d'entreprendre le chemin du retour à pied avec l'équipe. Pour lui faciliter la tâche, les membres de l'équipe ont ramassé des rondins afin d'improviser une passerelle sur une partie du marécage. De cette façon, Darren Buck affirmait qu'elle n'aurait pas à « nager dans le marécage » jusqu'à la taille afin de se rendre en terrain sec. Ces efforts de recherche ont été couronnés de succès.

On espère que la participation de la P.P.O. et de la GBVSAR dans ce projet aidera les Canadiens à mieux comprendre le procédé et le temps nécessaire pour lancer une recherche en vue de retrouver une personne disparue. ■

De gauche à droite. Chris Schonberg, Darren Buck, Jen Duab, Drew Hutchings et Scott Tuck

Photo courtoisie de Darren Buck

Gestion du stress à la suite d'un incident critique :
Un modèle axé sur les collègues en Colombie-Britannique

Par Whitney Numan
PGSIC BCSARA

En janvier 2007, un projet de deux ans pour développer un programme de gestion du stress à la suite d'un incident critique (GSIC) axé sur les pairs pour les bénévoles de la recherche et du sauvetage (R-S) en Colombie-Britannique (C.-B.) est entré en fonction. Pendant un certain nombre d'années, quelques bénévoles de la R-S, actifs dans d'autres programmes de GSIC axés sur les pairs ou qui avaient une formation en GSIC, ont reconnu que les bénévoles de la R-S étaient tous aussi vulnérables au stress post-traumatique que d'autres intervenants d'urgence tels que les policiers, les pompiers et les ambulanciers.

En C.-B., il y a environ 2 500 bénévoles formés en R-S qui répondent à plus de 1 000 appels par année. Environ 25 pour cent de ces appels impliquent des sauvetages médicaux. En général, ces sauvetages sont aggravés par un terrain difficile et d'autres conditions qui ajoutent au stress des intervenants. Au cours de la dernière année financière qui s'est terminée le 30 mars 2008, on a trouvé 69 personnes décédées et 57 personnes manquent encore à l'appel. Ces données correspondent aux moyennes statistiques des cinq dernières années qui s'élevaient à 66 décès et à 53 personnes jamais retrouvées. Dans les deux situations, la récupération des corps ou le fait de ne pas retrouver les personnes ajoutent plus de stress sur les bénévoles. À l'heure actuelle, la province compte 88 équipes de R-S qui fournissent ce service vital pour le compte de la province, et des agences responsables qui comprennent les services de police locale pour les personnes disparues, le service d'ambulance de la C.-B. pour les sauvetages médicaux et le service de coroner de la C.-B. pour la récupération des corps.

Les bénévoles disposés à parler à d'autres bénévoles

On peut se demander pourquoi nous avons décidé d'établir un modèle axé sur les pairs. Nous avons opté pour cette approche simplement parce qu'elle fonctionne et que les bénévoles de la R-S sont disposés à participer au programme. Comme nous l'avons mentionné auparavant, les bénévoles de la R-S sont en général perçus en tant qu'intervenants d'urgence comme les autres et en termes très globaux, ces bénévoles sont en général des personnalités de « type A » : ils sont forts et désirent aider les autres en temps de crise ou dans une situation d'urgence. Il est peu probable que ces personnes décident d'elles-mêmes de chercher de l'aide professionnelle, parce qu'elles croient que ce serait perçu comme étant une faiblesse. Toutefois, ces gens sont plus disposés à s'asseoir avec leurs collègues pour discuter et c'est donc le format qui semble fonctionner le mieux. C'est un environnement sécuritaire parce qu'ils sont avec leurs collègues et d'autres personnes qui parlent comme eux, travaillent comme eux et vivent les mêmes expériences. Il s'agit d'une réalité que peu de professionnels de la santé mentale (PSM) peuvent offrir.

Selon la nature de l'incident critique et du type d'intervention choisi, les collègues de la R-S pourraient demander à un PSM de faciliter l'intervention ou d'y participer. Les collègues de la GSIC sont formés et connaissent les protocoles très précis auxquels ils doivent adhérer, tout comme dans les situations de premiers soins et de la réanimation cardio-respiratoire. Ils doivent suivre ces protocoles à la lettre et ne peuvent pas en dévier à moins d'être sous la tutelle d'un PSM pendant l'intervention. Ces interventions offrent aux bénévoles de la R-S des « premiers soins psychologiques » et leurs pairs sont formés pour reconnaître si un niveau de soins plus élevé peut s'avérer nécessaire, et s'il faut recommander ces personnes à des soins plus poussés. À la suite des interventions axées sur les collègues, l'expérience a démontré que les bénévoles reçoivent maintenant l'aide professionnelle nécessaire. Sinon, ils n'auraient peut-être pas emprunté ce chemin sans l'implication des bénévoles dans l'intervention et en suivant les conseils d'un collègue de la GSIC.

Le programme

Notre programme suit rigoureusement et adhère aux protocoles reconnus à l'échelle internationale établis par l'*International Critical Incident Stress Foundation* (http://www.icisf.org). À l'heure actuelle, nous avons 20 pairs actifs partout dans la province qui ont reçu la formation sur ces protocoles et qui se rencontrent deux fois par année pour de la formation et de l'expérience supplémentaires. Le programme est aussi mené par un comité directeur qui, en compagnie de la coordonnatrice du programme, prennent les décisions quotidiennes relativement au programme. Des téléconférences permettent au comité directeur de discuter sur une base mensuelle et tous les pairs de discuter à tous les deux mois. Nous avons aussi un directeur clinique qui est un PSM et qui fournit aux pairs une personne à qui parler au sujet d'un incident ou d'une intervention qui peut les avoir affectés. Les pairs eux-mêmes peuvent aussi souffrir d'un traumatisme lorsqu'ils dirigent une intervention ou qu'ils y participent à cause de la nature explicite des événements.

Le programme provincial d'intervention d'urgence appui le programme en couvrant tous les coûts des interventions lorsqu'il y a des demandes pour nos services. La *British Columbia Search and Rescue Association* fournit le financement et le soutien pour la formation des pairs, ainsi que les fonds liés aux coûts de la prestation des séances de formation et de sensibilisation aux bénévoles de la R-S. Les collègues sont très reconnaissants de ce soutien tout comme le sont les bénévoles qui ont profité de nos services.

L'équipe de Gestion du stress à la suite d'un incident critique de BCSARA
Photo courtoisie de Whitney Numan

Principaux services

Nous fournissons trois services clés pour les bénévoles de la R-S en C.-B. : l'éducation et la sensibilisation, les interventions de gestion du stress à la suite d'un incident critique et le suivi après l'incident. En ce qui a trait à l'éducation et la sensibilisation, notre but est de fournir à tous les bénévoles de la R-S l'information clé au sujet du stress à la suite d'un incident critique et la façon de le gérer, au moins à chaque trois ans. Sachant ce qu'est le stress à la suite d'un incident critique, la façon de le gérer est comme se faire donner un vaccin contre la grippe; bien qu'il n'y ait pas de garantie qu'on n'attrapera pas la grippe après l'inoculation, le vaccin augmente notre résistance à certaines souches de grippe. De la même manière, nous espérons réduire l'impact de ces événements traumatisants sur les bénévoles à l'aide des connaissances, mais surtout en leur faisant réaliser que les réactions au stress qu'ils vivent sont des réactions normales et que de l'aide est disponible. Cette aide est offerte par l'entremise d'un ensemble d'interventions fournies par le programme.

Nous soulignons que ces interventions constituent une approche organisée à la gestion des réactions de stress pour des personnes éprouvant des réactions normales face à un événement anormal. Ce processus est conçu pour réduire l'impact et accélérer la guérison. Les interventions utilisées le plus couramment comprennent le soutien individuel, le désamorçage de la situation en petit groupe et les débreffages en petits ou gros groupes. L'aspect final est le suivi avec les personnes impliquées pour s'assurer que les réactions de stress qu'ils ont vécues se calment ou n'existent plus. Si elles se poursuivent, nous encourageons ces personnes à voir un PSM pour obtenir des soins de niveau plus élevé.

Programme confidentiel

Un autre aspect très important du programme est sa nature confidentielle. L'information est gardée en toute confidentialité, aucun nom de personnes ou aucune conversation n'est enregistré de quelque manière que ce soit et on ne permet pas que les interventions deviennent des critiques opérationnelles; elles constituent un processus visant à fournir le soutien à la suite d'un incident critique.

Tous les bénévoles de la R-S en C.-B. peuvent avoir accès au programme en appelant le Centre de coordination d'urgence et en demandant qu'un pair communique avec eux. Au fur et à mesure que notre programme devient de plus en plus actif à l'aide de séances d'éducation et de sensibilisation exposant les bénévoles de la R-S à la GSIC, et que le bouche à oreille fait son œuvre à la suite d'interventions réussies, notre programme répond à un volume plus important d'appels. L'été dernier, notre programme a été activé à onze reprises en juillet et en août. Nous avons reçu moins d'appels en septembre, ce qui nous a permis de nous occuper du volume d'appels. Afin de réagir à des démissions récentes pour cause de raisons personnelles, nous ferons du recrutement au cours de la nouvelle année.

Pour de plus amples renseignements sur le programme, veuillez envoyer un courriel au coordonnateur de programme, Whitney Numan (w2num@bulkley.net), ou lui téléphoner au 250-847-9805. ■

Whitney Numan a participé au développement du Programme de gestion du stress à la suite d'un incident critique de la C.B. Il est bénévole en R-S depuis 1989, et gestionnaire de R-S depuis 1991.

L'équipe de Gestion du stress à la suite d'un incident critique de BCSARA
Photo courtoisie de Whitney Numan

Principaux services

Nous fournissons trois services clés pour les bénévoles de la R-S en C.-B. : l'éducation et la sensibilisation, les interventions de gestion du stress à la suite d'un incident critique et le suivi après l'incident. En ce qui a trait à l'éducation et la sensibilisation, notre but est de fournir à tous les bénévoles de la R-S l'information clé au sujet du stress à la suite d'un incident critique et la façon de le gérer, au moins à chaque trois ans. Sachant ce qu'est le stress à la suite d'un incident critique, la façon de le gérer est comme se faire donner un vaccin contre la grippe; bien qu'il n'y ait pas de garantie qu'on n'attrapera pas la grippe après l'inoculation, le vaccin augmente notre résistance à certaines souches de grippe. De la même manière, nous espérons réduire l'impact de ces événements traumatisants sur les bénévoles à l'aide des connaissances, mais surtout en leur faisant réaliser que les réactions au stress qu'ils vivent sont des réactions normales et que de l'aide est disponible. Cette aide est offerte par l'entremise d'un ensemble d'interventions fournies par le programme.

Nous soulignons que ces interventions constituent une approche organisée à la gestion des réactions de stress pour des personnes éprouvant des réactions normales face à un événement anormal. Ce processus est conçu pour réduire l'impact et accélérer la guérison. Les interventions utilisées le plus couramment comprennent le soutien individuel, le désamorçage de la situation en petit groupe et les débreffages en petits ou gros groupes. L'aspect final est le suivi avec les personnes impliquées pour s'assurer que les réactions de stress qu'ils ont vécues se calment ou n'existent plus. Si elles se poursuivent, nous encourageons ces personnes à voir un PSM pour obtenir des soins de niveau plus élevé.

Programme confidentiel

Un autre aspect très important du programme est sa nature confidentielle. L'information est gardée en toute confidentialité, aucun nom de personnes ou aucune conversation n'est enregistré de quelque manière que ce soit et on ne permet pas que les interventions deviennent des critiques opérationnelles; elles constituent un processus visant à fournir le soutien à la suite d'un incident critique.

Tous les bénévoles de la R-S en C.-B. peuvent avoir accès au programme en appelant le Centre de coordination d'urgence et en demandant qu'un pair communique avec eux. Au fur et à mesure que notre programme devient de plus en plus actif à l'aide de séances d'éducation et de sensibilisation exposant les bénévoles de la R-S à la GSIC, et que le bouche à oreille fait son œuvre à la suite d'interventions réussies, notre programme répond à un volume plus important d'appels. L'été dernier, notre programme a été activé à onze reprises en juillet et en août. Nous avons reçu moins d'appels en septembre, ce qui nous a permis de nous occuper du volume d'appels. Afin de réagir à des démissions récentes pour cause de raisons personnelles, nous ferons du recrutement au cours de la nouvelle année.

Pour de plus amples renseignements sur le programme, veuillez envoyer un courriel au coordonnateur de programme, Whitney Numan (w2num@bulkley.net), ou lui téléphoner au 250-847-9805. ■

Whitney Numan a participé au développement du Programme de gestion du stress à la suite d'un incident critique de la C.B. Il est bénévole en R-S depuis 1989, et gestionnaire de R-S depuis 1991.

Changez au 406

Le passage à la technologie ELT 406 MHz a provoqué des débats et a soulevé plusieurs questions. Les lettres qui suivent sont des lettres d'opinion publiées dans le Chronicle Herald, et reproduites avec permission. Les opinions exprimées ne représentent pas nécessairement celles du Secrétariat national de recherche et sauvetage, de ses partenaires, ni du gouvernement du Canada.

Une vieille technologie dans un nouvel emballage

Les pilotes privés craignent que la législation ne cause de nombreuses pertes de vies

Par Don Ledger

L'épave de l'avion du célèbre pilote de montgolfière et pilote privé connu mondialement, Steve Fossett, a été retrouvée récemment dans la région montagneuse d'Inyo, en Californie. Fossett avait décollé de Yerington, au Nevada, le 3 septembre 2007. Sa disparition avait déclenché une couverture médiatique mondiale et l'une des recherches aériennes les plus importantes de l'histoire de l'aviation. Le 2 octobre dernier, l'épave était découverte par un randonneur à 200 milles au sud de la zone de recherche. L'avion était équipé du plus récent modèle d'émetteur de localisation d'urgence 406 MHz (ELT). Il avait été détruit lors de l'écrasement; autrement, Fossett aurait été localisé en quelques heures.

Le 3 août 2008, un avion transportant sept personnes s'est écrasé en Colombie-Britannique peu après le décollage. L'avion et l'ELT ont été détruits par l'incendie qui a suivi. Cinq personnes sont décédées. Un survivant a envoyé un message-texte à un ami qui a transmis l'information à l'équipe de recherche et de sauvetage (R-S). Il a fallu quatre longues heures pour les retrouver.

Lors de deux autres écrasements récents au Canada, l'ELT ne s'est pas activé.

La rapidité de l'intervention est essentielle. Lorsque les survivants ont besoin de soins médicaux immédiats ou peuvent mourir en raison des conditions météorologiques, à quoi bon avoir une pièce d'équipement qui ne signale pas le lieu de l'écrasement?

Existe-t-il une meilleure façon? Oui, mais la technologie ELT 406 MHz est régie du côté du fédéral par Transports Canada, et ce malgré les préoccupations des pilotes privés.

Les pilotes privés au Canada se fiaient aux ELT pour indiquer le lieu exact de l'écrasement de leur avion – activé automatiquement ou en utilisant un interrupteur interne du détecteur d'écrasement. Un signal est relayé par satellite, identifiant le secteur général du lieu de l'écrasement, à un Centre de coordination de sauvetage. Un avion de R-S se « dirige ensuite automatiquement » vers le signal pour localiser le lieu de l'écrasement. Même si cela semble simple en théorie, les ELT ne se sont pas activés dans plus de 50 pour cent des écrasements. Au contraire, ils s'activent souvent en raison d'un atterrissage brutal. Les déclenchements involontaires sont devenus chose commune.

Les pilotes doivent assumer les coûts d'achat et d'entretien des ELT parce qu'ils sont « la seule option possible ».

Les ELT sont prédisposés de nombreuses façons aux défectuosités. Si un avion s'écrase dans une étendue d'eau, le signal est perdu. Si l'avion écrasé est renversé, l'antenne dorsale pourrait être détruite, enterrée dans le sol ou bloquée par le fuselage métallique de l'avion, des ravins profonds ou des montagnes et des vallées; la courbure de la terre au-delà de 70° degré de latitude nord empêche le satellite de recevoir le signal.

Les lieux d'écrasement sont localisés par des militaires entraînés ou des observateurs civils à bord d'avions. Mais ils doivent savoir où chercher en premier lieu. Parfois, on ne retrouve jamais ni l'avion, ni le pilote, ni les passagers.

Malgré les bons arguments à l'encontre de cette décision, Transports Canada a néanmoins décidé d'appuyer uniquement la technologie des ELT 406 MHz. La Canadian Owners and Pilots Association (COPA) – l'association de pilotes privés la plus importante au Canada qui représente environ 18 000 de ces quelques 35 000 à 40 000 pilotes – lutte contre cette mise en œuvre depuis de nombreuses années. Il y a quelques années, Transports Canada avait accepté de faire un pas en arrière dans ce dossier mais le ministère a changé d'idée récemment en raison du refus de l'aviation canadienne d'appuyer autre chose que les ELT 406 MHz. Le ministre des Transports, Lawrence Cannon, a refusé de rencontrer Kevin Psutka, président et directeur général de la COPA.

Les nouveaux ELT sont dispendieux et certains pilotes devront en conséquence se départir de leur avion. Mais le coût réel sera celui des pertes de vies en raison des défaillances de cette vieille technologie. Les ELT flancheront comme ils l'ont fait dans le passé. Des pilotes et des passagers seront abandonnés, peut-être blessés ou morts, et ils ne seront pas retrouvés. Certains récits racontant ce qui s'est passé dans des situations de ce genre sont déchirants. Des familles et des êtres chers ne pourront jamais faire leur deuil.

La nouvelle technologie ELT 406 MHz n'est pas appuyée par l'American Owners and Pilots Association et quelques 600 000 pilotes privés américains. Elle ne sera pas mise en application par la Federal Aviation Agency.

Il existe une technologie de type OnStar appelée SPOT qui est maintenant disponible et peut être utilisée dans les avions. Elle suit une unité GPS installée dans l'avion et met à jour la position de l'avion toutes les dix minutes, au tiers d'un mètre carré près. Si le GPS est détruit, sa dernière position connue est enregistrée par le satellite et transmise à l'ordinateur personnel de l'utilisateur ou à un autre organisme responsable, y compris SPOT lui-même. L'équipe de recherche et de sauvetage se rend à cette dernière position connue; l'ancien ELT – si nécessaire – peut alors être utilisé pour localiser l'épave et, il est à espérer, les survivants.

Les parties sans doute les plus déconcertantes de cette législation sont les spécifications à l'effet que la technologie de remplacement doit répondre à des exigences que même la technologie ELT 406 MHz proposée par Transports Canada n'est pas en mesure de respecter.

Les familles de pilotes ou de passagers perdus découvriront un jour qu'il existait une meilleure façon de retrouver des épaves d'avions et qu'il s'agissait d'un accident avec de bonnes chances de survie mais que les survivants sont morts après quelque temps en raison des conditions météorologiques ou des blessures et d'un ELT qui ne fonctionnait pas. Transports Canada et le gouvernement du Canada feront l'objet de poursuites très importantes et plusieurs autres suivront. De plus, dans le domaine de l'aviation, les compensations financières sont toujours très importantes.

Il y a trente ans aux États-Unis, un Cessna s'est écrasé au moment du décollage en Floride en raison d'un rail de siège défectueux. Le pilote, un médecin, a péri dans l'écrasement après que son siège eut reculé durant le décollage. La famille a poursuivi la compagnie Cessna Aircraft et s'est vue accorder un règlement de 25 millions de dollars – pour un rail de siège défectueux.

Ceci risque de se produire et se produira certainement au Canada. Transports Canada doit mettre fin à cette législation.

Don Ledger est un écrivain, un pilote privé et un ancien chef de secteur de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens du district de Halifax.

La transition au 406 :
Assurons-nous de recevoir les bons signaux

Par Carole Smith

Un article d'opinion de Don Ledger publié le 23 octobre qui dénonçait la législation proposée sur les émetteurs de localisation d'urgence 406 MHz (ELT) pour les avions exige une réponse afin d'assurer que le public canadien ait une vision plus équilibrée et plus objective à ce sujet.

Les ELT émettant sur la fréquence 121.5 et 243 MHz ont été développés pour la première fois au cours des années 1950 afin d'aider à localiser des avions militaires, et ont plus tard été autorisés pour l'utilisation civile. Au début des années 1980, la technologie des satellites a été exploitée pour détecter et localiser les signaux de ces ELT, les relayant automatiquement aux autorités avant même qu'un avion n'ait été rapporté comme manquant à l'appel. Vers le milieu des années 1990, le système de satellites humanitaire COSPAS-SARSAT assurait une alerte de recherche et de sauvetage à plus d'un demi-million d'utilisateurs de l'aviation, de la marine et terrestres partout dans le monde. La technologie ELT a également progressé grâce à des modèles numériques plus précis et plus fiables opérant sur la fréquence 406 MHz.

Reconnaissant les avantages de cette nouvelle technologie pour le sauvetage, l'Organisation de l'aviation civile internationale, entre autres, a pressé COSPAS-SARSAT de s'investir entièrement dans le système 406 MHz. En octobre 2000, cette dernière a pris la décision de mettre un terme à la surveillance par satellite des signaux sur les fréquences 121.5 et 243 MHz à compter du 1er février 2009.

Est-ce que les ELT 406 MHz sont simplement « une vielle technologie dans un nouvel emballage », comme l'affirme M. Ledger? Non. Leurs signaux numériques sont 50 fois plus puissants que les vieux ELT analogiques. Ils fonctionnent au moyen de satellites géostationnaires qui détectent les alertes presque immédiatement, de même que de satellites en orbite terrestre basse qui passent au-dessus des pôles et compensent pour les effets orographiques. La préoccupation de M. Ledger au sujet de la couverture limitée au nord du 70 degré est donc sans fondement. De plus, contrairement aux ELT 121.5 MHz anonymes, un ELT 406 MHz dûment enregistré est rattaché à un avion particulier, permettant de procéder à une enquête sur une alerte de détresse même pendant que la position finale de l'avion est calculée.

Est-ce que les ELT sauvent des vies? Oui. Demandez à la famille de Kate Williams. Cette petite fille de trois ans était la seule survivante d'un écrasement d'avion qui a tué son grand-père et son associé en affaires près de Golden, en Colombie-Britannique, en octobre 2007. Lorsque l'avion a percuté le flanc d'une montagne peu après le décollage, l'ELT s'est activé automatiquement, alertant le système de recherche et de sauvetage et guidant les sauveteurs vers le site enneigé de l'écrasement juste avant la tombée de la nuit.

Est-ce que les ELT fonctionnent en tout temps? Non, mais c'est également le cas des détecteurs de fumée, des coussins gonflables, des ceintures de sécurité ou de tout autre dispositif de sécurité. Selon l'*Aircraft Owners and Pilots Association* américaine, les ELT 406 MHz s'activent dans 81 à 83 pour cent des cas, une amélioration considérable par rapport au taux d'activation de 25 à 73 pour cent des premières générations. Comme le mentionne M. Ledger, certaines technologies de remplacement prometteuses ont été développées mais, jusqu'à maintenant, aucune unité distincte n'a été conçue spécifiquement pour être utilisée par l'aviation, aucune n'a de détecteur d'écrasement automatique et aucune n'est en mesure de fournir une position initiale dans un rayon de cinq kilomètres. Rien n'empêche toutefois les pilotes d'utiliser ces appareils de remplacement comme dispositif auxiliaire.

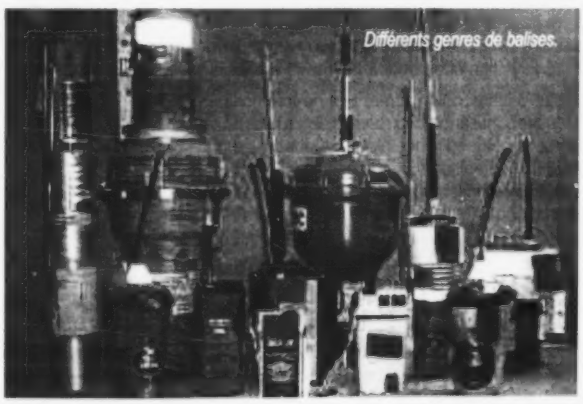
Est-ce que les ELT 406 MHz sont accessibles uniquement pour les riches? Un ELT 406 MHz compact pour un avion de l'aviation générale coûte environ 1 000 dollars, plus un maximum de sept à dix heures de main-d'œuvre pour l'installation si l'avion n'est pas déjà câblé pour un interrupteur de poste de pilotage. Bien que plus dispendieux que les ELT plus anciens, des dépenses de cet ordre ne sont pas inhabituelles pour les propriétaires d'avions. De plus, et contrairement aux dispositifs de remplacement qui sont disponibles sur le marché, il n'y a pas de frais d'abonnement annuels pour les services COSPAS-SARSAT.

M. Ledger fait également une déclaration étonnante à l'effet que l'aventurier américain Steve Fossett pilotait un avion équipé d'un ELT 406 MHz. L'enquête est en cours mais les renseignements préliminaires indiquent qu'il n'y avait pas d'ELT 406 MHz à bord et qu'il n'y avait aucun dossier à l'effet qu'un ELT était enregistré pour l'avion.

Est-ce que Transports Canada fait erreur en voulant rendre obligatoire la meilleure technologie d'alerte de recherche et de sauvetage actuellement disponible? Si les plus de 24 000 avions de l'aviation civile au Canada ne sont pas mis à niveau avec les ELT 406 MHz, l'alerte de recherche et de sauvetage retournera effectivement à l'époque des années antérieures à 1980, lorsque le traitement par satellite des signaux des fréquences 121.5 et 243 MHz prendra fin en février prochain.

Voici une suggestion pour les pilotes et les propriétaires d'avions : ne vous contentez pas d'informations au sujet de cet enjeu important provenant d'une seule source. Effectuez vos propres recherches, y compris en vous informant au sujet de la technologie 406 MHz et en visitant des sites Web tels que ceux de COSPAS-SARSAT (www.cospas-sarsat.org) et du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (www.nss.gc.ca). Et surtout, pensez-y très sérieusement avant d'embrigader vos amis aviateurs – ainsi que leurs passagers, leurs amis et les membres de leurs familles – dans la lutte contre cette technologie qui sauve des vies.

Carole Smith est la coordonnatrice de projet de « Changez au 406 » au Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Elle est également pilote de l'aviation civile ainsi qu'une ancienne directrice d'unité et chef de secteur de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens de l'Ontario.



Différents genres de balises.

Transition continue vers les balises 406 MHz

Par Daniel Levesque
COSPAS-SARSAT

La décision mondiale de mettre hors service le traitement des signaux satellite COSPAS-SARSAT de 121,5 MHz et 243 MHz à compter du 1er février 2009 a été prise il y a neuf ans après beaucoup de discussions, à la suite d'une demande de l'Organisation maritime internationale (OMI) et en coordination avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le Conseil du programme COSPAS-SARSAT est parfaitement conscient de l'impact de sa décision sur les utilisateurs, particulièrement ceux qui n'ont pas fait la transition à la fréquence 406 MHz à ce jour. Cependant, du point de vue de la gestion du système satellitaire, les changements internationaux de cette envergure nécessitent une planification à long terme et une coordination diligente avant la mise en œuvre. Le retour en arrière avant la décision mondiale prise en 2000 n'est pas une option viable.

Depuis plusieurs années, le Conseil du programme COSPAS-SARSAT a avisé fréquemment les propriétaires de balises de la nécessité de changer à la fréquence 406 MHz et a encouragé le développement de balises 406 MHz à coût moindre. Le prix des balises diminue progressivement au fur et à mesure que de nouveaux modèles deviennent disponibles et que le nombre de modèles de balises 406 MHz croît rapidement (+21 % en 2007). Plusieurs nations élaborent des plans en préparation à la transition, conformément aux règlements stipulés par l'OMI et l'OACI. Cependant, les règlements nationaux pour les navires et les aéronefs qui ne relèvent pas des compétences des conventions de l'OMI et de l'OACI sont divers et reflètent un grand manque d'uniformité dans l'approche à la transition, tel qu'illustré ci-dessous.

L'utilisation de radiobalises de localisation des sinistres (RLS) 406 MHz est exigée par le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) de l'OMI, pour tous les navires exploités en vertu de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. Dans le cas de l'aviation commerciale, les émetteurs de localisation d'urgence (ELT) automatiques fixes 406 MHz sont obligatoires pour les aéronefs neufs depuis 2002, mais le règlement de l'OACI révisé en 2007 permet l'utilisation d'émetteurs de localisation d'urgence non automatiques 406 MHz sur les anciens aéronefs. Une discussion sur les avantages et les désavantages de l'utilisation d'ELT automatiques fixes par rapport aux ELT de survie ou balises de localisation personnelle (BLP) a été publiée dans le bulletin d'information de février 2008, disponible sur le site Web de COSPAS-SARSAT http://www.cospas-sarsat.org/Documents/informationBulletin.htm.

Transition vers la fréquence 406 MHz dans d'autres pays

Aux États-Unis, la fabrication, la vente ou l'importation de RLS 121,5 et 243 MHz a été interdite en 2003 et leur utilisation en mer est illégale depuis 2007. Aucun règlement n'a été adopté par l'administration américaine concernant l'utilisation d'ELT sur les aéronefs de l'aviation générale; ainsi, les ELT 406 MHz ne sont pas obligatoires pour les petits aéronefs aux États-Unis.

Dans la plupart des pays, les RLS 406 MHz sont maintenant la norme pour l'équipement de sécurité utilisé par la marine marchande, ainsi que l'industrie de la pêche, les plaisanciers et les voiliers naviguant au-delà des eaux côtières. Par exemple, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont toutes deux une ancienne réglementation exigeant l'utilisation de RLS 121,5 MHz. L'utilisation de RLS 406 MHz est maintenant obligatoire à bord de tous les navires naviguant au-delà des eaux côtières et les deux pays ont rendu obligatoire l'utilisation d'ELT 406 MHz à bord des aéronefs d'aviation générale. Une importante campagne d'enregistrement des balises 406 MHz est en cours et a permis d'enregistrer plus de 4 000 balises par mois en Australie seulement.

Des nouveaux règlements sur l'utilisation de RLS, d'ELT et de BLP 406 MHz ont été émis dans plusieurs pays européens conformément aux « directives européennes » applicables. En France, l'utilisation de RLS 406 MHz est obligatoire depuis 1996 pour les navires de charge et les navires à passagers, et depuis 1999 pour la plupart des navires de pêche. Conformément aux recommandations de l'OACI, les ELT automatiques fixes 406 MHz sont obligatoires à bord des aéronefs commerciaux. Pour les aéronefs légers d'aviation générale, un ELT ou une BLP fonctionnant sur la fréquence 406 MHz est exigé.

Ces exemples démontrent que la transition vers l'utilisation de balises ou autres appareils de signalisation de détresse réglés à la fréquence 406 MHz se poursuivra bien au-delà de la date limite du 1er février 2009. Il s'agit d'une étape importante pour le programme COSPAS-SARSAT, 27 ans après le lancement du premier satellite en 1982. Cela a ouvert la voie à une autre transition, c'est-à-dire l'introduction future du système satellite à orbite de hauteur moyenne pour la recherche et sauvetage ou « MEOSAR ». Ce nouveau système assurera la continuité du service d'alerte satellite à la fréquence 406 MHz pour plusieurs décennies à venir, et offrira de nouvelles améliorations relativement au service au bénéfice de tous les utilisateurs et toutes les nations à travers le monde. ■

Daniel Lévesque a participé au développement du système SARSAT au Centre national d'études spatiales en France. Depuis 1987, il est le directeur du Secrétariat du Programme international COSPAS-SARSAT, dont l'administration centrale a quitté Londres au Royaume-Uni pour s'établir à Montréal au Canada en 2005.

Maximiser votre filin de sécurité qui vous relie à la survie :

L'importance d'enregistrer les balises de détresse émettant sur 406 MHz

Par le personnel du SNRS

« *Désirez-vous vous enregistrer maintenant ou plus tard?* » Tous ceux qui ont installé un programme informatique ont vu un message de ce genre s'afficher sur leur écran. Ou encore ils ont trouvé l'une de ces petites cartes d'enregistrement des fabricants dans le fond de la boîte après avoir déballé un nouveau grille-pain, une nouvelle caméra ou une nouvelle souffleuse à neige. Toutefois, à moins qu'une garantie ne soit en cause, nous avons souvent tendance à ignorer ou à remettre à plus tard – parfois indéfiniment – ce processus d'enregistrement.

Les balises de détresse qui fonctionnent sur une fréquence spécialisée de 406 MHz sont elles aussi vendues avec des formulaires d'enregistrement. Il est dangereux d'ignorer ces formulaires, de les remettre à plus tard ou de les oublier. En fait, il en va du meilleur intérêt des propriétaires de s'enregistrer immédiatement auprès du Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz (http://beacons.nss.gc.ca), avant même que leur balise de détresse ne soit installée dans leur avion ou leur navire, ou mise en réserve en attendant leur première aventure.

Qu'y a-t-il de si spécial au sujet des balises de détresse émettant sur 406 MHz?

Identité unique

La génération plus ancienne de balises de détresse qui fonctionnent sur une fréquence spécialisée de 121.5 ou de 243 MHz est constituée d'appareils analogiques. Leurs signaux sont anonymes et ne donnent aucune information au sujet de la nature de la détresse ou même s'il y a réellement une situation de détresse. La plus grande majorité des alertes reçues par le système de recherche et de sauvetage sur les fréquences de 121.5 MHz et de 243 MHz s'avèrent être de fausses alertes, souvent après que de précieuses ressources de sauvetage aient été déployées pour mener une enquête.

Grâce à la capacité des balises de détresse émettant sur 406 MHz et du système COSPAS-SARSAT d'accepter et de traiter des messages numériques, chaque balise de détresse émettant sur 406 MHz peut être identifiée de façon distincte. Si elle est bien enregistrée, elle peut être jumelée à un avion, à un navire ou à une personne en particulier. Les responsables de la recherche et du sauvetage (R-S) peuvent alors entrer en communication avec les personnes-ressources inscrites au dossier d'enregistrement pour les cas d'urgence. Ceci facilite la résolution des fausses alertes par un simple appel téléphonique, permettant ainsi de garder les ressources de sauvetage en réserve pour de véritables situations de détresse. Dans le cas d'une urgence réelle, le fait de pouvoir communiquer avec les personnes-ressources peut donner au contrôleur du sauvetage des renseignements importants au sujet de l'avion, du navire ou de la personne en détresse, pendant même que le système de satellites calcule sa position.

À titre d'exemple, une situation d'urgence impliquant un traversier nécessitera le déploiement d'un plus grand nombre de ressources qu'un incident impliquant un voilier avec un équipage de cinq personnes.

Capacité de localisation plus rapide

Une balise de détresse émettant sur 406 MHz dûment enregistrée peut rendre les efforts de sauvetage plus efficaces d'autres façons également. Si une balise de détresse émettant sur 406 MHz est équipée de façon à transmettre les données de navigation d'un Système mondial de localisation (GPS), sa position sera reçue presque immédiatement par les satellites géostationnaires COSPAS-SARSAT. Ceci enlève certainement la partie « recherche » de la recherche et du sauvetage.

Toutefois, si une balise de détresse émettant sur 406 MHz ne possède pas de capacité de GPS, sa position est calculée par les satellites à orbite basse COSPAS-SARSAT qui passent au-dessus. Le premier survol du satellite génère initialement deux positions : la position actuelle ou «réelle» de la balise de détresse et un emplacement miroir qui pourrait se trouver à plusieurs centaines ou à plusieurs milliers de kilomètres plus loin. Avec les balises de détresse plus anciennes émettant sur 121.5 MHz, les responsables du sauvetage doivent attendre le survol d'un deuxième satellite pour confirmer la position qui est la bonne. Toutefois, une balise de détresse émettant sur 406 MHz dûment enregistrée peut aider à éliminer cette ambiguïté presque immédiatement. Si, par exemple, une alerte d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) émettant sur 406 MHz est enregistrée pour un petit avion normalement basé à Sherbrooke, au Québec, les efforts de sauvetage peuvent être concentrés sur les coordonnées les plus proches de cet emplacement plutôt que sur la position de l'image miroir moins probable, 1 800 kilomètres au sud-est dans le milieu de l'océan Atlantique. Si une balise de détresse émettant sur 406 MHz n'est pas enregistrée, un temps précieux peut être perdu pendant que les responsables du sauvetage attendent d'obtenir la position réelle déterminée par des survols successifs du satellite.

Information personnalisée sur la R-S

Finalement, un propriétaire de balise de détresse a la possibilité d'ajouter toute information additionnelle à son dossier qu'il juge pouvoir contribuer à une opération de R-S. Les renseignements sur l'itinéraire peuvent s'avérer très utiles. Par exemple, le dossier d'une balise de localisation personnelle (BLP) peut contenir les renseignements suivants : « *Rivière Moose, ON : Sera l'un des quatre canots voyageant entre Moose River Crossing et Moose Factory du 17 au 23 juillet 2008* ».

Dans un cas réel, le propriétaire de la BLP a inclut dans l'enregistrement de sa balise de détresse qu'il était un diabétique insulinodépendant. Lorsqu'il s'est retrouvé en fâcheuse position dans l'arrière-pays et qu'il a dû utiliser sa balise de détresse, l'unité de sauvetage dépêchée sur les lieux connaissait déjà ses antécédents médicaux.

Quelles sont les conséquences qui découlent du défaut d'enregistrer une balise de détresse émettant sur 406 MHz?

Une balise de détresse émettant sur 406 MHz non enregistrée limite la capacité des responsables de la R-S de mener une enquête et de répondre à une alerte de façon efficiente et efficace parce que, sans l'information contenue dans l'enregistrement, les responsables du sauvetage ne seront pas en mesure de déterminer :

- quel navire, avion et/ou personne est en détresse;
- où est habituellement basé le navire, l'avion ou la personne;
- qui en est le propriétaire et de quelle façon il est possible de communiquer avec lui;
- si l'alerte est une véritable situation de détresse ou s'il s'agit d'une fausse alerte.

Un temps précieux peut être perdu et, dans le cas d'une fausse alerte, des ressources de sauvetage peuvent être déployées inutilement.

Malheureusement, le nombre d'alertes provenant de balises de détresse émettant sur 406 MHz non enregistrées qui ont été reçues par le Centre canadien de contrôle des missions de Trenton, en Ontario, suggère que jusqu'à 40 pour cent de toutes les balises de détresse émettant sur 406 MHz utilisées au Canada ne sont pas enregistrées. Dans le cas des balises de détresse de l'aviation et de la marine, ceci contrevient à la *Loi sur l'aéronautique* et à la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, respectivement.

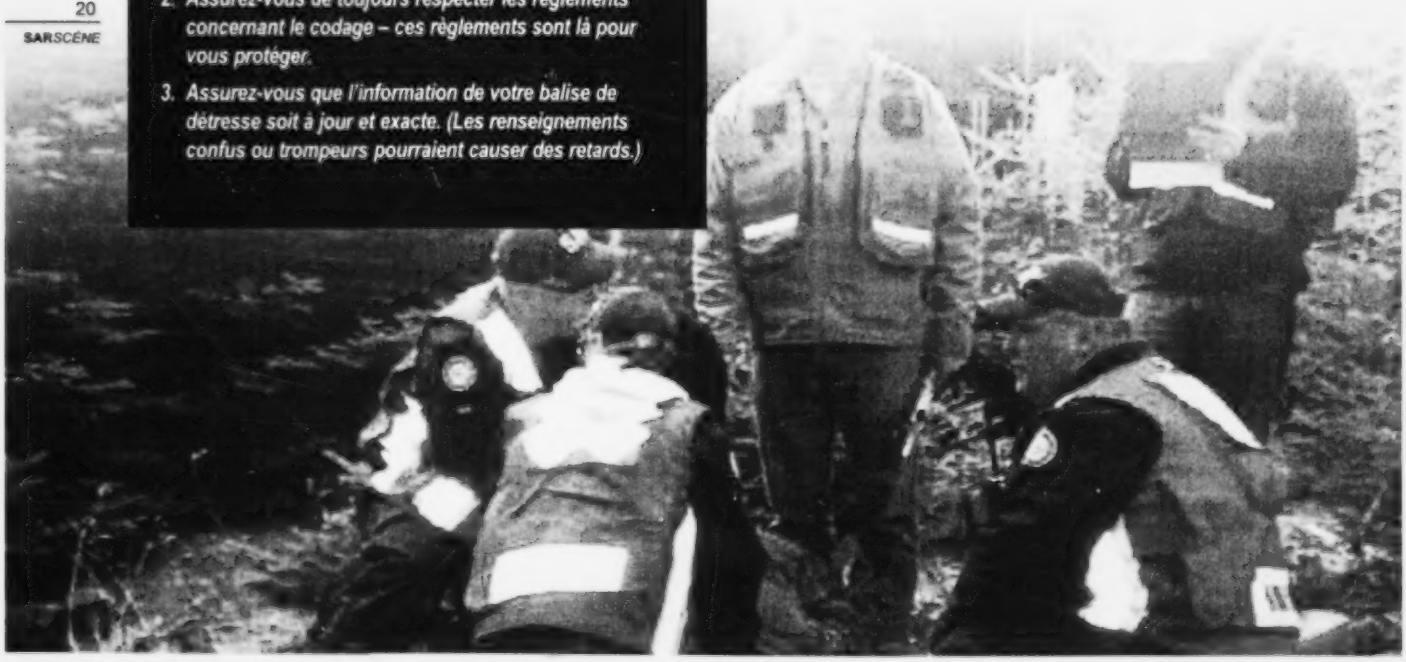
Principales choses à retenir lors de l'enregistrement

1. *Enregistrez toujours votre balise de détresse immédiatement après l'achat, peu importe si vous la mettez ou non en service immédiatement. (Les fausses alertes se produisent souvent avant ou durant l'installation.)*
2. *Assurez-vous de toujours respecter les règlements concernant le codage – ces règlements sont là pour vous protéger.*
3. *Assurez-vous que l'information de votre balise de détresse soit à jour et exacte. (Les renseignements confus ou trompeurs pourraient causer des retards.)*

Quelles sont les conséquences qui découlent de l'enregistrement incorrect ou incomplet d'une balise de détresse émettant sur 406 MHz?

Un enregistrement de balise de détresse incorrect ou incomplet peut également diminuer l'efficacité d'une intervention de R-S – parfois de façon très grave. Voici quelques exemples de conséquences d'un enregistrement incorrect ou incomplet :

- Un navire équipé d'une radiobalise maritime de localisation de sinistres (RLS) est repeint avec un nouveau schéma de couleurs bleu et vert. Le propriétaire omet de mettre à jour la description du navire dans le registre des balises de détresse qui indique qu'il est rouge et blanc. Lorsque la RLS est déclenchée quelques mois plus tard alors que le navire commence à prendre l'eau, les unités de sauvetage reçoivent une description périmée, ce qui cause une confusion durant la recherche.
- Un avion est vendu à un nouveau propriétaire mais le dossier d'enregistrement de l'émetteur de localisation d'urgence (ELT) émettant sur 406 MHz n'est pas mis à jour. Lorsque l'avion s'écrase tard dans la nuit, du temps est perdu et des renseignements potentiellement utiles manquent alors que le centre de sauvetage centre communique avec les personnes-ressources d'urgence de l'ancien propriétaire.
- Une RLS est retirée d'un bateau de pêche de la flotte d'un propriétaire et réinstallée dans un autre. Toutefois, le propriétaire omet de changer le nom du navire et l'information dans le registre de la balise de détresse. Lorsque la RLS se déclenche dans une situation d'urgence, le centre de sauvetage fait des appels, cherchant le navire original, mais apprend qu'il est en sécurité au port. Cette information contradictoire retarde les efforts de sauvetage du navire réellement en détresse.



Comparaison entre l'information de base immédiatement disponible pour le système de R-S, selon le statut et le type d'enregistrement de la balise de détresse :

Balise de détresse 121.5 / 243 MHz (*ne peut être enregistrée*)	Balise de détresse émettant sur 406 MHz non enregistrée	Balise de détresse émettant sur 406 MHz enregistrée
? (assumée être un ELT; puisque les RLS et les BLP émettant sur 121.5/243 ne sont plus légales au Canada)	• Type de balise de détresse (ELT, RLS ou BLP) • Code du pays • Numéro de série de la balise de détresse (RLS ou BLP) ou identificateur de l'avion (ELT) • Information sur le lieu, si équipée d'un GPS	• Type de balise de détresse (ELT, RLS ou BLP) • Code du pays • Numéro de série de la balise de détresse (RLS ou BLP) ou identificateur de l'avion (ELT) • Information sur le lieu, si équipée d'un GPS • Type d'avion ou de navire et description (pour l'ELT ou la RLS) • Renseignements sur le propriétaire, y compris les personnes-ressources • Personnes-ressources de remplacement en cas d'urgence • Renseignements additionnels (p. ex. itinéraire spécial ou autres notes)

Quelques notes sur le codage de la balise de détresse

En plus d'enregistrer adéquatement leurs balises de détresse émettant sur 406 MHz, les Canadiens doivent également s'assurer qu'ils achètent des balises de détresse qui sont codées pour le Canada. Le processus de codage est habituellement effectué par le fabricant ou un représentant désigné du service à la clientèle.

Les Canadiens devraient d'abord et avant tout utiliser des balises de détresse qui sont adéquatement codées parce que lorsqu'une alerte de balise de détresse est détectée la première fois par le système COSPAS-SARSAT, elle est dirigée vers le pays où la balise de détresse est codée pendant qu'une position finale est calculée. Bien que les données de l'alerte soient partagées de façon très efficace entre les pays participant au système COSPAS-SARSAT, ce dernier est encore plus efficace si les alertes des balises de détresse canadiennes sont dirigées directement au Centre canadien de contrôle des missions de Trenton. Seules les balises de détresse codées au Canada peuvent être enregistrées dans le Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz.

Si vous avez en votre possession une balise de détresse codée aux États-Unis ou à l'étranger, vous pouvez la retourner au fabricant ou à un représentant désigné du service à la clientèle afin qu'elle soit codée à nouveau pour le Canada. Des frais sont rattachés à ce service, habituellement de l'ordre de 75 $ US, plus les frais de port et de manutention. Bien qu'il soit possible d'enregistrer une balise de détresse codée aux États-Unis dans le Registre américain des balises de détresse émettant sur 406 MHz, les enregistrements à l'extérieur du pays sont fortement déconseillées tant pour des raisons administratives qu'opérationnelles.

Est-ce que ma balise de détresse émettant sur 406 MHz est canadienne?		
	Le code d'identification à 15 chiffres ou « Code hexadécimal » d'une balise de détresse canadienne émettant sur 406 MHz débute par l'un des préfixes suivants :	**278 279 A78 A79**

Le tableau suivant résume les exigences du codage et de l'enregistrement pour chaque type de balise de détresse.

Type de balise de détresse émettant sur 406 MHz	Exigences du codage (complétées par le fabricant ou le représentant)	Exigences de l'enregistrement (complétées par le propriétaire de la balise de détresse)
Émetteur de localisation d'urgence (ELT)	Doit être codée pour le Canada et codée avec l'identificateur unique de 24 bits de l'avion de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (émis par Transports Canada et affiché en ligne dans le Registre canadien de l'aviation civile).	Doit être enregistrée par le propriétaire (ou la personne désignée) auprès du Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz. Il est fortement recommandé d'effectuer une vérification annuelle des données de l'enregistrement.
Radiobalise maritime de localisation de sinistres (RLS)	Aucune personnalisation additionnelle requise mais la balise de détresse devrait arriver de chez le fabricant déjà codée pour le Canada et codée avec le numéro de série de la RLS.	Doit être enregistrée par le propriétaire (ou la personne désignée) auprès du Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz. Il est fortement recommandé d'effectuer une vérification annuelle des données de l'enregistrement.
Balise de localisation personnelle (BLP)*	Aucune personnalisation additionnelle requise mais la balise de détresse devrait arriver de chez le fabricant déjà codée pour le Canada et codée avec le numéro de série de la BLP. * *inclut les balises de détresse de « survie » ELT(S) ou RLS(S) qui sont portatives et qui ne sont pas nécessairement reliées à un avion ou à un navire particulier.*	Doit être enregistrée par le propriétaire (ou la personne désignée) auprès du Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz. Il est fortement recommandé d'effectuer une vérification annuelle des données de l'enregistrement.

Comment enregistrer votre balise de détresse émettant sur 406 MHz :

Il existe plusieurs façons d'enregistrer une ELT émettant sur 406 MHz :

- en ligne (24/7), à l'adresse suivante : http://beacons.nss.gc.ca
- en télécopiant le formulaire d'enregistrement au numéro suivant : 1-877-406-FAX8 (1-877-406-3298)
- en postant le formulaire d'enregistrement au Registre canadien des balises de détresse du SNRS, 400–275 rue Slater, Ottawa, ON K1A 0K2
- en téléphonant au Registre canadien des balises de détresse du SNRS au numéro 1-877-406-SOS1 (1-877-406-7671), entre 8 h 30 et 16 h 30 (heure de l'Est)
- en envoyant un courriel à l'adresse : beacons@nss.gc.ca

Hélicoptère de la P.P.O. – Orillia Pilote : Sgt. Scott Ross

***Photo courtoisie de** Darren Buck*

Le tableau suivant résume les exigences du codage et de l'enregistrement pour chaque type de balise de détresse.

Type de balise de détresse émettant sur 406 MHz	Exigences du codage (complétées par le fabricant ou le représentant)	Exigences de l'enregistrement (complétées par le propriétaire de la balise de détresse)
Émetteur de localisation d'urgence (ELT)	Doit être codée pour le Canada et codée avec l'identificateur unique de 24 bits de l'avion de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (émis par Transports Canada et affiché en ligne dans le Registre canadien de l'aviation civile).	Doit être enregistrée par le propriétaire (ou la personne désignée) auprès du Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz. Il est fortement recommandé d'effectuer une vérification annuelle des données de l'enregistrement.
Radiobalise maritime de localisation de sinistres (RLS)	Aucune personnalisation additionnelle requise mais la balise de détresse devrait arriver de chez le fabricant déjà codée pour le Canada et codée avec le numéro de série de la RLS.	Doit être enregistrée par le propriétaire (ou la personne désignée) auprès du Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz. Il est fortement recommandé d'effectuer une vérification annuelle des données de l'enregistrement.
Balise de localisation personnelle (BLP)*	Aucune personnalisation additionnelle requise mais la balise de détresse devrait arriver de chez le fabricant déjà codée pour le Canada et codée avec le numéro de série de la BLP. * *inclut les balises de détresse de « survie » ELT(S) ou RLS(S) qui sont portatives et qui ne sont pas nécessairement reliées à un avion ou à un navire particulier.*	Doit être enregistrée par le propriétaire (ou la personne désignée) auprès du Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz. Il est fortement recommandé d'effectuer une vérification annuelle des données de l'enregistrement.

Comment enregistrer votre balise de détresse émettant sur 406 MHz :

Il existe plusieurs façons d'enregistrer une ELT émettant sur 406 MHz :

- en ligne (24/7), à l'adresse suivante : http://beacons.nss.gc.ca
- en télécopiant le formulaire d'enregistrement au numéro suivant : 1-877-406-FAX8 (1-877-406-3298)
- en postant le formulaire d'enregistrement au Registre canadien des balises de détresse du SNRS, 400–275 rue Slater, Ottawa, ON K1A 0K2
- en téléphonant au Registre canadien des balises de détresse du SNRS au numéro 1-877-406-SOS1 (1-877-406-7671), entre 8 h 30 et 16 h 30 (heure de l'Est)
- en envoyant un courriel à l'adresse : beacons@nss.gc.ca

Hélicoptère de la P.P.O. – Orillia Pilote : Sgt. Scott Ross

***Photo courtoisie de** Darren Buck*

Faire la nouvelle

Comment le *Canadian Avalanche Centre* travaille sur la sécurité en cas d'avalanche avec les médias

Par Mary Clayton

Directrice des communications, Canadian Avalanche Centre

Le Canada est un pays alpin, mais la plupart des Canadiens ont peu ou pas de connaissance au sujet des avalanches. Le *Canadian Avalanche Centre* (CAC) consacre beaucoup d'effort pour sensibiliser les gens aux avalanches et aux stratégies de sécurité en cas d'avalanche. Le but est d'élargir la sensibilisation du public au phénomène des avalanches et d'élargir la portée des programmes et services. Certains des moyens les plus efficaces utilisés sont les médias électronique et imprimé.

Mode réactif

Pour une population de plus en plus urbanisée, les conflits avec la nature sont choquants. Tout ce qui choque ou sort de l'ordinaire peut faire la nouvelle. Lorsque les avalanches causent des décès, la fermeture de routes ou isolent des collectivités, l'attention des médias est immédiate. Toutefois, les journalistes n'ont souvent aucune connaissance du contexte de l'enneigement ou des avalanches. La pression d'être les premiers à diffuser la nouvelle peut donner lieu à de l'information qui pourrait être erronée ou dangereuse.

Dans ces situations, nous devons faciliter la distribution d'une information exacte, opportune et pertinente pour la sécurité du public, sans alimenter le sensationnalisme. Dans notre rôle de bureau central pour tout ce qui concerne les avalanches au Canada, nous avons accordé jusqu'à 30 entrevues en une seule journée après un événement particulièrement important. Nous avons appris comment nous préparer pour ces assauts et comment nous assurer que notre porte-parole soit informé et prêt à présenter les messages que nous devons véhiculer.

Il est critique que notre rôle soit limpide. Au CAC, nous parlons avec autorité de la stabilité de l'enneigement, de la façon dont les avalanches se forment, des statistiques sur les avalanches au Canada et de toutes sortes de sujets connexes intéressants. Toutefois, notre principal intérêt demeure la sécurité du public dans l'arrière-pays et nos porte-parole savent à quelles questions ils peuvent répondre et quelles questions ils doivent référer à d'autres organisations.

Nous savons que l'intérêt des médias est ce qui fait la nouvelle. Nous essayons de prévoir quelles questions seront posées de façon à préparer des réponses qui serviront notre but – la sécurité du public en cas d'avalanche. Nos porte-paroles ont reçu une formation médiatique et répété des stratégies d'entrevue leur permettant de répondre aux questions des journalistes, tout en assurant la promotion de notre message de sécurité.

Mode proactif

Le CAC demande souvent aux médias de couvrir nos activités. Le défi consiste à présenter un contenu qui attirera la couverture médiatique et à transmettre nos messages de sécurité d'une manière qui rejoint le public, et de façon rentable. C'est un grand défi, mais il vaut l'effort.

Il est important de se rappeler que « ce qui fait la nouvelle » c'est tout ce qui est hors de l'ordinaire. Pour la plupart des gens, le travail du CAC est hors de l'ordinaire, de sorte que l'organisation est toujours prête. Toutefois, la neige glissant d'une montagne ne suffit pas – il faut un intérêt, une « amorce » qui fera que le journaliste voudra raconter l'histoire.

Nous nous adressons aux médias avec diverses histoires tout au long de chaque hiver. Certaines sont vitales pour la sécurité du public, d'autres sont davantage axées sur l'intérêt humain. Toutes commencent par un communiqué de presse.

Le CAC travaille avec les médias lorsqu'il veut promouvoir le message de l'organisation.

Photo courtoisie de Canadian Avalanche Centre

Les salles de nouvelles sont inondées de communiqués; c'est pourquoi il est important d'y consacrer un certain temps. Un communiqué devrait être rédigé comme un article de journal – un langage concis et simple, et débutant par l'information la plus importante. C'est toujours une bonne idée d'inclure une citation d'un porte-parole qui aide à faire passer le message d'une manière colorée et espérons-le, mémorable.

L'idée est de rendre le travail du journaliste plus facile. Le but principal est d'obtenir une vaste couverture et beaucoup d'entrevues. Lorsque cela se produit, nous savons que nous avons fait de notre mieux pour présenter notre message de prévention.

Leçons apprises

Que nous nous engagions avec les médias par nous-mêmes ou en réaction à un événement extérieur, il y a des éléments essentiels de la communication qui s'appliquent partout. Nous avons constaté qu'il est préférable de nous en tenir à quelques messages clés, habituellement pas plus de trois. Il est important de déterminer qui parlera aux médias et qui ne parlera pas. Tous les porte-paroles devraient recevoir une formation médiatique et savoir comment présenter les messages de manière systématique.

Au cours des dernières années, nous avons vu une augmentation prononcée du profil public de notre organisation. Nos pronostiqueurs d'avalanches deviennent des « réguliers » auprès de plusieurs médias et nous croyons que nous sommes sur la bonne voie pour la sensibilisation aux avalanches. Le temps investi afin de se préparer pour les médias rapporte toujours.

Les médias sont un outil très puissant. Nous avons commis des erreurs en cours de route en tentant d'harnacher cet outil et nous en avons tiré de précieuses leçons. Notre but est d'aider les Canadiens à comprendre et à apprécier les avalanches en tant qu'aspect naturel de l'environnement hivernal, intrinsèque à de nombreuses activités hivernales, et habituellement gérable en fonction de prises de décisions bien éclairées. Les médias nous aident à atteindre ce but. ■

Avant l'entrevue : Préparation

- Posez-vous les questions suivantes : Qu'est-ce que je veux que dise la manchette? Qu'est-ce que je veux que le journaliste retienne lorsque l'entrevue sera terminée?
- Préparez des expressions de rappel au cas où le journaliste s'éloigne du sujet et vous dirige en territoire inconnu. Essayez de le ramener par des expressions telles que « il y a une préoccupation tout aussi importante, qui est… » ou « permettez-moi d'ajouter… ».

Durant l'entrevue : À faire

- Sachez d'avance ce que vous allez dire.
- Connaissez vos faits.
- Commencez par le message principal.
- Prenez votre temps, rien ne presse. À moins qu'il s'agisse d'une entrevue en direct, c'est acceptable de demander de recommencer si vous croyez pouvoir améliorer votre réponse.
- Gardez vos réponses brèves. Essayez de répondre en 10 à 15 secondes.
- Tenez-vous-en à votre réponse ou message clé même si vous avez l'impression de vous répéter.
- Adoptez un ton conversationnel.
- Ne vous laissez pas distraire par l'environnement – fermez la porte et demandez aux autres de ne pas faire de bruit.
- Utilisez un langage propice à la citation.
- Démontrez l'énergie que vous avez quant à votre sujet. Prenez conscience de votre ton, de votre langage corporel et de votre apparence.
- Essayez de faire de chaque question une possibilité de parler des points de votre message.

Durant l'entrevue : À éviter

- Ne pas mentir.
- Ne pas utiliser de jargon; utilisez un langage clair et simple.
- Il n'y a rien d'« officieux » et une entrevue n'est jamais terminée. Chaque microphone devrait être considéré actif en tout temps.
- Les journalistes essaient parfois « d'aller à la pêche ». Ne réagissez pas à leurs appâts.
- N'ignorez pas de façon flagrante un commentaire critique. Ne répétez pas des paroles négatives utilisées dans une question; transformez les paroles négatives en paroles positives.
- Ne répondez pas aux questions spéculatives ou hypothétiques.
- Surveillez les questions dichotomiques. Si vous n'aimez pas les options, répondez autrement.
- Soyez conscient du ouï-dire ou des commentaires non justifiés. Ne répondez pas à ce que vous n'avez pas entendu directement.
- Attention à l'information erronée; corrigez avant de continuer.
- Ne soyez pas intimidé par les questions en rafale. Répondez aux questions une à la fois et à un rythme confortable.

Date limite pour obtenir votre carte de conducteur d'embarcation de plaisance : septembre 2009

Par l'équipe du Programme de compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance
Sécurité maritime, Transports Canada

Transports Canada désire vous rappeler qu'à compter du 15 septembre 2009, toute personne conduisant une embarcation de plaisance munie d'un moteur devra avoir en sa possession une preuve de compétence. La Carte de conducteur d'embarcation de plaisance est probablement la preuve de compétence la plus reconnue. Les autres preuves de compétences acceptées sont les suivantes : une preuve de formation en sécurité nautique suivie avant le 1er avril 1999, ou une liste de vérification de sécurité pour bateaux de location dûment remplie.

L'obligation d'avoir en sa possession une preuve de compétence coïncide avec la fin de la période de dix ans d'application progressive du programme. En fait, toute personne née après le 1er avril 1983 est maintenant tenue d'avoir en sa possession une preuve de compétence. Toute personne conduisant une embarcation de plaisance de moins de quatre mètres (y compris une motomarine) munie d'un moteur est tenue d'avoir en sa possession une preuve de compétence. Le 15 septembre 2009 est la date limite à laquelle *tous* les conducteurs d'embarcations de plaisance munies d'un moteur devront obtenir une preuve de compétence, peu importe leur âge ou la longueur de leur embarcation.

Si vous n'avez pas déjà obtenu votre Carte de conducteur d'embarcation de plaisance, Transports Canada vous recommande de suivre un cours de sécurité nautique offert par un fournisseur de cours accrédité. À la fin du cours, vous devrez réussir un examen portant sur vos connaissances. Une note de passage de 75 pour cent est requise pour obtenir la carte.

Bien qu'il ne soit pas obligatoire, le cours représente un investissement minime qui rapporte beaucoup en vous aidant à mieux connaître les pratiques de la sécurité nautique, les mesures de prévention et les stratégies pratiques permettant de réduire les risques.

Transports Canada a toujours eu la conviction que si les plaisanciers qui fréquentent les voies navigables sont mieux formés et possèdent de meilleures connaissances, cela mènera à long terme à une diminution de la gravité des accidents et du nombre de victimes d'accidents liés à la navigation de plaisance.

Si vous possédez déjà votre Carte de conducteur d'embarcation de plaisance, rappelez-vous que la sécurité nautique est un engagement permanent. Faites-vous un devoir de toujours connaître l'information la plus récente sur la sécurité nautique; vous pouvez même renforcer vos connaissances actuelles en suivant de la formation supplémentaire. Pour obtenir des conseils sur la sécurité nautique ou de plus amples renseignements sur la façon d'obtenir votre Carte de conducteur d'embarcation de plaisance, veuillez visiter le site www.boatingsafety.gc.ca ou téléphoner au numéro 1-800-267-6687.

Mise à jour concernant le Guide de sécurité nautique

Le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada publiera en 2009 une nouvelle édition du *Guide de sécurité nautique*, afin de tenir compte des modifications au *Règlement sur les petits bâtiments* dont l'entrée en vigueur est prévue pour 2009. La conception et la rédaction du guide ont été remaniées et celui-ci présentera de nouvelles informations, y compris une section détaillée sur la protection du milieu marin. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Bureau de la sécurité nautique, veuillez visiter le site www.boatingsafety.gc.ca.

L'édition 2009 du Guide de sécurité nautique

***Photo courtoisie du** Programme de compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance*

Liste de distribution par courriel

Désirez-vous connaître les plus récentes informations sur la sécurité nautique récréative? La liste de distribution électronique du Bureau de la sécurité nautique vous fera parvenir les informations importantes les plus récentes concernant la sécurité nautique.

Inscrivez-vous pour obtenir les mises à jour du site Web de façon à pouvoir recevoir automatiquement les informations importantes les plus récentes au sujet de la sécurité nautique. Aussitôt que l'information est mise à jour ou que de nouvelles informations sont ajoutées au site Web du Bureau de la sécurité nautique, un avis électronique vous sera envoyé. Cet avis contiendra le lien vers le changement, de même que des renseignements généraux pertinents. Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet ou pour vous inscrire à ce service, veuillez visiter le site http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/bsn/nouvelles_importantes/liste_distribution/menu.htm

7e exercice estival annuel de R-S

Par David Schafer

Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba

La fin de semaine du 22 au 24 août 2008, le Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba et ses organismes partenaires, qui constituent *Search and Rescue Manitoba* (S.A.R.M.A.N.), ont commandité le 7e exercice estival annuel de recherche et sauvetage au sol (RSS) dans le très beau parc provincial de Spruce Woods. Environ 110 membres ont participé à l'événement de cette année, et dix équipes bénévoles de recherche et de sauvetage (R-S) en provenance de partout en province étaient présentes.

S.A.R.M.A.N. comprend les autorités policières chargées de la R-S au Manitoba, les autorités fédérales et provinciales de R-S dans la province du Manitoba, et les organismes ayant pour mandat d'appuyer les efforts de R-S au Manitoba.

Pour la deuxième année consécutive, l'exercice annuel de R-S a pris la forme d'une compétition amicale d'une durée d'une fin de semaine. Les deux objectifs primaires étaient de donner aux équipes bénévoles et aux organismes responsables l'occasion de créer des réseaux et de s'entraîner ensemble, de même que d'aider les membres de l'équipe de R-S à améliorer toutes les compétences possibles pendant l'exercice. L'équipe gagnante de la compétition de cette année était l'équipe bénévole de R-S *Grand Valley Mutual Aid* de l'ouest du Manitoba.

Des entreprises locales ont gracieusement fourni des prix pour appuyer l'effort bénévole. Tous les participants se sont fait servir un copieux souper le samedi soir après l'exercice et un déjeuner chaud avant de rentrer chez eux le dimanche matin.

Les observateurs invités étaient Josée Marengère et Anne-Marie Choquette, toutes deux du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS), Harry Blackmore, président de l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage, et Michel Villeneuve, de Parcs Canada. Ils ont chacun présenté leur organisme ou leur association respective et indiqué leur rôle dans la Stratégie nationale de recherche et de sauvetage générale.

Des bénévoles du Manitoba travaillent ensemble lors de l'exercice.

Photo courtoisie de *David Schafer*

L'événement de cette année était le premier de six exercices provinciaux qui auront lieu au Manitoba au cours des trois prochaines années, grâce à l'appui du Fonds des nouvelles initiatives du SNRS. La province du Manitoba et S.A.R.M.A.N. souhaitent remercier le SNRS et tous les organismes observateurs et participants d'avoir fait de l'événement de cette année une grande réussite.

Dave Schafer est gestionnaire des activités de l'Ouest pour le Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba. Le Bureau du commissaire aux incendies supervise les réseaux de recherche et de sauvetage au sol et en milieu urbain au Manitoba, et est un partenaire fondateur de l'Association Search and Rescue — Manitoba « S.A.R.M.A.N. ».

Plusieurs bénévoles ont pris part à l'exercice dans le parc provincial Spruce Woods.

Photo courtoisie de *David Schafer*

À ciel ouvert

Santé et sécurité – Communauté de la R-S aérienne

Par la Dr Emily Roback, B.Sc., D.C.

Les pilotes et les membres de la recherche et sauvetage doivent prendre soin d'eux-mêmes physiquement pour être en mesure d'aider les autres

Photo courtoisie du SNRS

Les pilotes de sauvetage aérien de l'Alberta veulent savoir si les gestes posés par le personnel des avions et des hélicoptères d'urgence valent les risques pris pour tenter de porter secours aux gens.

Même si le fait de monter dans un avion ou un hélicoptère de secours comporte des risques, l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) de Red Deer, en Alberta, a réalisé d'importants progrès depuis le milieu des années 1980 dans le maintien de nombreuses normes rigoureuses qui imposent des procédures plus strictes de santé et de sécurité à ses pilotes, ses navigateurs et ses observateurs. Selon Jim Thoreson, chef de secteur de l'ACRSA, « La majorité de nos pilotes de sauvetage adore la poussée d'adrénaline que provoque le fait de voler. » Récemment, l'Association a acquis sa propre police d'assurance-responsabilité, sa propre assurance du *Workers Compensation Board* et sa propre assurance contre les décès accidentels, le tout pour garantir une couverture convenable aux personnes participant à des activités à risque élevé comme le sauvetage aérien.

En qualité de chiropraticienne d'aéroport et de stagiaire en sauvetage aérien, j'apprends les schémas de recherche visuelle, à comprendre l'ergonomie d'un avion, et à fournir des conseils de santé aux aviateurs. Pour vraiment comprendre ce que les pilotes et les passagers vivent lors de la recherche d'une personne perdue – cela malgré ma perte d'acuité auditive – je me suis portée volontaire comme observatrice. Ce que j'ai vraiment apprécié de mes rencontres de sauvetage aérien, c'est que je pouvais utiliser mes prothèses auditives et un casque d'écoute pour communiquer sans difficulté des stratégies de santé à tous les membres du groupe de sauvetage.

Forme physique et bien-être

Voici deux situations différentes qui démontrent à quel point les soins chiropratiques, la nutrition et l'exercice peuvent être précieux lorsqu'ils sont pratiqués par les aviateurs privés et les membres d'équipes de recherche et de sauvetage aériens :

Cas 1 : Un aviateur de 31 ans spécialisé dans le vol en situation d'orage souffrait de douleurs au bas du dos avec une raideur modérée des jambes. J'ai remarqué une rigidité musculaire et un dysfonctionnement de l'articulation. Après une seule visite à son chiropraticien, le patient a déclaré ne plus souffrir de raideurs aux jambes après ses vols de neuf heures. Il a commencé à utiliser un coussin pour supporter le bas de son dos et il a effectué ses exercices d'étirement du cou et des jambes en position assise toutes les vingt minutes.

Cas 2 : Un aviateur professionnel de 42 ans déclarait devoir améliorer ses habitudes alimentaires, perdre un surplus de poids et, en fin de compte, réduire des douleurs aux genoux. Le client a subi une série d'évaluations et a pu modifier son style de vie. En deux mois, il a perdu plusieurs centimètres de tour de taille et ses douleurs aux genoux ont disparu. En fait, il vole maintenant plus qu'il ne le faisait habituellement parce qu'il se sent plus attentif et a plus d'énergie.

Prendre soin de soi

Aujourd'hui, les pilotes doivent s'assurer que leur aéronef est en état de voler tout en éliminant tout danger potentiel avant de décoller. Il est également impératif que tous les aviateurs prennent l'initiative d'atteindre leur propre niveau de santé optimal tout en continuant de promouvoir la sécurité de leurs passagers. Compte tenu de la forme physique dans laquelle beaucoup de pilotes semblent se trouver, on pourrait penser qu'il est plus facile pour un aviateur d'endurer la douleur et l'inconfort que de mettre en œuvre des stratégies visant à améliorer leur bien-être.

Aussi longtemps que les professionnels de l'aviation continueront de prendre soin d'eux-mêmes et de leurs collègues de l'industrie des voyages aériens, ils seront en mesure de prendre soin d'autrui.

La Dr Emily Roback, présidente de Chiroback Trekker, dirige des ateliers de prévention des blessures, de thérapie des sports et de chiropractie pour les équipes de bénévoles de la recherche et du sauvetage en Alberta. On peut rejoindre la Dr Roback à l'adresse roback@doctor.com et/ou au (403) 886-2044.

À ciel ouvert

Santé et sécurité – Communauté de la R-S aérienne

Par la Dr Emily Roback, B.Sc., D.C.

Les pilotes et les membres de la recherche et sauvetage doivent prendre soin d'eux-mêmes physiquement pour être en mesure d'aider les autres.

Photo courtoisie du SNRS

Les pilotes de sauvetage aérien de l'Alberta veulent savoir si les gestes posés par le personnel des avions et des hélicoptères d'urgence valent les risques pris pour tenter de porter secours aux gens.

Même si le fait de monter dans un avion ou un hélicoptère de secours comporte des risques, l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) de Red Deer, en Alberta, a réalisé d'importants progrès depuis le milieu des années 1980 dans le maintien de nombreuses normes rigoureuses qui imposent des procédures plus strictes de santé et de sécurité à ses pilotes, ses navigateurs et ses observateurs. Selon Jim Thoreson, chef de secteur de l'ACRSA, « La majorité de nos pilotes de sauvetage adore la poussée d'adrénaline que provoque le fait de voler. » Récemment, l'Association a acquis sa propre police d'assurance-responsabilité, sa propre assurance du *Workers Compensation Board* et sa propre assurance contre les décès accidentels, le tout pour garantir une couverture convenable aux personnes participant à des activités à risque élevé comme le sauvetage aérien.

En qualité de chiropraticienne d'aéroport et de stagiaire en sauvetage aérien, j'apprends les schémas de recherche visuelle, à comprendre l'ergonomie d'un avion, et à fournir des conseils de santé aux aviateurs. Pour vraiment comprendre ce que les pilotes et les passagers vivent lors de la recherche d'une personne perdue – cela malgré ma perte d'acuité auditive – je me suis portée volontaire comme observatrice. Ce que j'ai vraiment apprécié de mes rencontres de sauvetage aérien, c'est que je pouvais utiliser mes prothèses auditives et un casque d'écoute pour communiquer sans difficulté des stratégies de santé à tous les membres du groupe de sauvetage.

Forme physique et bien-être

Voici deux situations différentes qui démontrent à quel point les soins chiropratiques, la nutrition et l'exercice peuvent être précieux lorsqu'ils sont pratiqués par les aviateurs privés et les membres d'équipes de recherche et de sauvetage aériens :

Cas 1 : Un aviateur de 31 ans spécialisé dans le vol en situation d'orage souffrait de douleurs au bas du dos avec une raideur modérée des jambes. J'ai remarqué une rigidité musculaire et un dysfonctionnement de l'articulation. Après une seule visite à son chiropraticien, le patient a déclaré ne plus souffrir de raideurs aux jambes après ses vols de neuf heures. Il a commencé à utiliser un coussin pour supporter le bas de son dos et il a effectué ses exercices d'étirement du cou et des jambes en position assise toutes les vingt minutes.

Cas 2 : Un aviateur professionnel de 42 ans déclarait devoir améliorer ses habitudes alimentaires, perdre un surplus de poids et, en fin de compte, réduire des douleurs aux genoux. Le client a subi une série d'évaluations et a pu modifier son style de vie. En deux mois, il a perdu plusieurs centimètres de tour de taille et ses douleurs aux genoux ont disparu. En fait, il vole maintenant plus qu'il ne le faisait habituellement parce qu'il se sent plus attentif et a plus d'énergie.

Prendre soin de soi

Aujourd'hui, les pilotes doivent s'assurer que leur aéronef est en état de voler tout en éliminant tout danger potentiel avant de décoller. Il est également impératif que tous les aviateurs prennent l'initiative d'atteindre leur propre niveau de santé optimal tout en continuant de promouvoir la sécurité de leurs passagers. Compte tenu de la forme physique dans laquelle beaucoup de pilotes semblent se trouver, on pourrait penser qu'il est plus facile pour un aviateur d'endurer la douleur et l'inconfort que de mettre en œuvre des stratégies visant à améliorer leur bien-être.

Aussi longtemps que les professionnels de l'aviation continueront de prendre soin d'eux-mêmes et de leurs collègues de l'industrie des voyages aériens, ils seront en mesure de prendre soin d'autrui.

La Dr Emily Roback, présidente de Chiroback Trekker, dirige des ateliers de prévention des blessures, de thérapie des sports et de chiropractie pour les équipes de bénévoles de la recherche et du sauvetage en Alberta. On peut rejoindre la Dr Roback à l'adresse roback@doctor.com et/ou au (403) 886-2044.